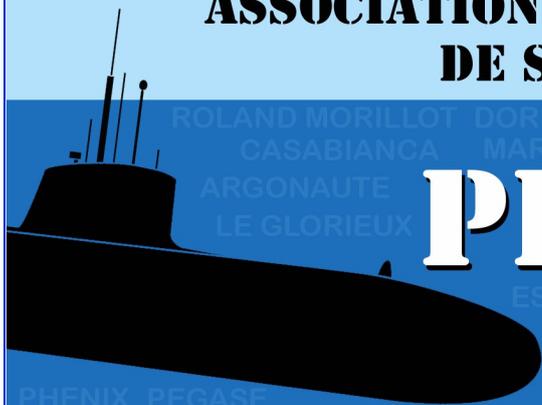


# ASSOCIATION GÉNÉRALE DES AMICALES DE SOUS-MARINIERS



## PLONGÉE

Hors série 70 - 1960

# 70ème anniversaire

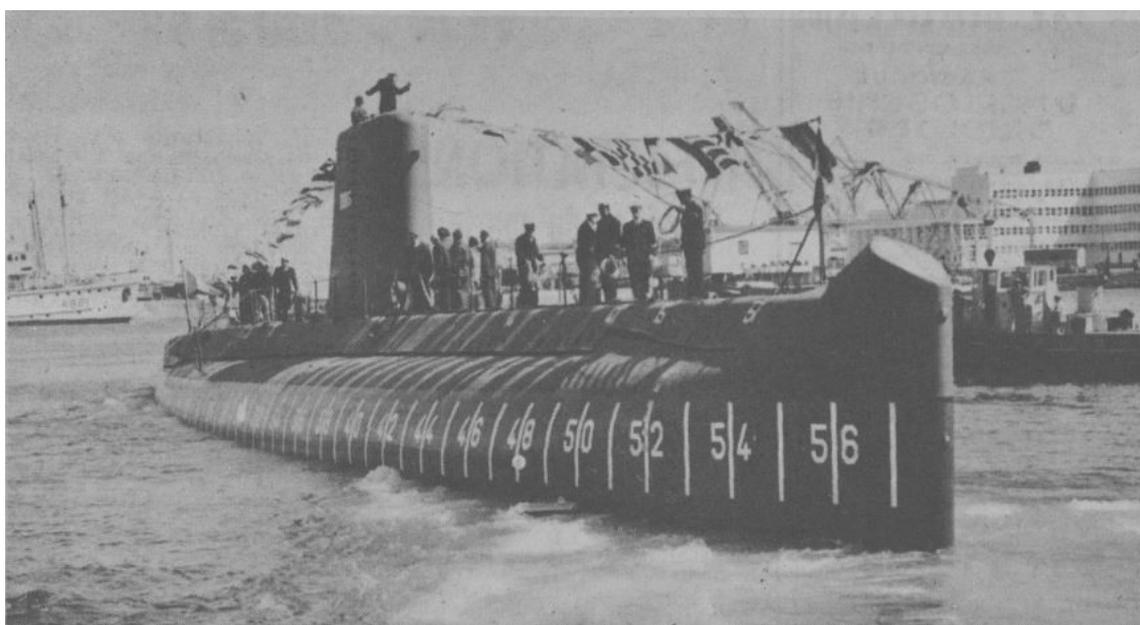
*Fin janvier 2021 pour marquer les 70 ans de notre association nous vous avons présenté un numéro Hors série sur l'année 1951, année de naissance de notre association.*

*Devant le succès rencontré par cette compilation, le comité de rédaction vous présentera régulièrement les « Hors Série » qui couvriront les 70 ans. Ils vous seront proposés jusqu'au mois d'octobre 2021, mois officiel de l'anniversaire de notre association.*

*Bons souvenirs pour certains.*

*Bonnes découvertes pour d'autres.*

*Bonne lecture à tous.*



*Lancement de la « Doris »*

Document sous copyright AGASM 2021

1960

**Cols Bleus n° 627 02 janvier 1960****SOUS-MARINS BRITANNIQUES**

Les sous-marins de la classe Obéron - amélioration de la classe Porpoise - entreront en service à partir de l'an prochain. D'un déplacement de 2000 tonnes, susceptibles de plonger très vite à de grandes profondeurs et de filer 17 nœuds dans un remarquable silence, ces bâtiments sont destinés à la chasse anti-sous-marine. Nombreux sont ceux qui pensent que cette nouvelle série de sous-marins classiques répond à une absolue nécessité. Le sous-marin atomique Dreadnought ne sera pas prêt avant quatre ans et ne pourra à lui seul remplacer toute la flotte sous-marine britannique. D'autre part, les Obéron, très manœuvrants et de moindre tonnage, seront beaucoup moins repérables à l'Asdic tout en étant presque aussi efficaces.

**Cols Bleus n° 628 09 janvier 1960****ANCIENS DES SOUS-MARINS**

Prenez date que votre association donne son gala annuel qui aura lieu au Cercle militaire (place Saint - Augustin) de 21h.30 à l'aube. Il sera précédé de notre dîner amical qui réunit : officiels, présidents de sections, anciens des sous-marins avec vos familles et amis. Lieu de rendez-vous : « Chez Rue » (2, rue de la Pépinière). Heure de rendez-vous : 18h55.

Tenue : Sombre de rigueur.

**AU PROGRAMME**

En attractions : des vedettes de classe que vous aimerez voir et entendre : Paola, Jocelyne Jocya, Maurice Horgues, Francis Morand. Comme jazz, celui que chacun de vous qui le connaissez aime entendre et voir pour sa tenue et son dynamisme : le « Jazz de la Marine ». Des fleurs; lâcher de ballons; batailles de boules et serpentins ; élection de la reine et de ses demoiselles d'honneur, agrémenteront votre soirée qui a pour thème :

Veille à l'aube...

Bar : vous pourrez déguster à des prix normaux : apéritifs, digestifs, jus de fruits, champagne, pâtisseries, sandwiches. Les inscriptions pour le dîner ou le retrait des billets pour le gala - tables retenues - est fixé au 10/1/60, à notre réunion d'information, de 10 heures à 12h30, en notre permanence du « Café d'Angleterre », 20, bd Montmartre (métro Richelieu Drouot).

Au-delà de cette date, des billets seront en vente au Cercle militaire (place St-Augustin).

**A l'Ecole d'application de l'énergie atomique**

C'est au nombre de 24 que sont arrivés à Cherbourg de jeunes médecins de marine sortis récemment de l'Ecole de Santé Navale de Bordeaux et qui viennent de faire un stage à l'Ecole d'Application de Toulon. Ils viennent en notre port pour suivre un cours de radioprotection qu'ils entendront à l'Ecole d'application de l'énergie atomique avant de s'embarquer sur la « Jeanne-d'Arc » pour la traditionnelle croisière autour du monde. Comme on le voit, l'Ecole d'application de Cherbourg va se développant et est appelée à jouer un rôle de premier plan au moment où se précisent et s'amplifient les techniques nouvelles. La séance inaugurale de ce stage a été présidée par M. le Médecin général de Benedetti, directeur central des services de santé des armées, qu'assistait son adjoint, le médecin général Kerangal des Essarts. Le soin de faire la première conférence avait été confié au Professeur Jamet, spécialiste éminent du centre de Saclay. C'est assez dire l'importance qu'attachent les hautes autorités à ce nouvel enseignement et à l'Ecole d'application atomique de Cherbourg.

**Cols Bleus n° 629 16 janvier 1960****Le stage de Radioprotection des médecins de Marine à l'Ecole atomique**

Venant de terminer un stage à l'Ecole d'application de la médecine navale, à Toulon, vingt deux jeunes médecins ont été accueillis à Cherbourg par le médecin de 1re classe Marcellet, attaché à l'Ecole d'application de l'Energie atomique. Ils séjourneront en notre port pendant un mois. Dans la soirée arrivaient à leur tour MM, le Médecin général de l'armée Jaulnes et le Médecin général de la marine Kerangal des Essarts, le Dr Jamet, spécialiste du Centre atomique de Saclay et le Médecin Colonel de l'armée Cazeilles, qui sont allés saluer M. le Vice-amiral Amman, Préfet maritime de la 1re Région. Toutes ces hautes personnalités se retrouvèrent, accompagnées du Médecin général Laurent, directeur local du Service de Santé, à l'inauguration de la session ouverte à l'Ecole d'application, de l'Energie atomique que dirige M. le Capitaine de Vaisseau Bellet. Session qui débutait par un exposé de M. le Dr Jamet. L'éminent spécialiste parla de la protection atomique et des rapports à établir, sur ce plan, entre la Marine et la Médecine et il indiqua les progrès réalisés en matière de protection atomique, tant par les organisations nationales qu'internationales. A l'issue de cette séance inaugurale, nos visiteurs furent reçus à l'hôpital par M. le Médecin général Laurent qui les guida à travers les divers services. Les jeunes médecins et pharmaciens, après cinq semaines d'enseignement à Cherbourg, effectueront une visite d'une semaine aux installations nucléaires de la région parisienne. Mentionnons enfin que M. le Médecin général Kerangal des Essarts a annoncé la prochaine création, à Cherbourg, d'un Centre de Radiobiologie

**Image de partout**

*Distribution de fin de mois des cigarettes à bord du Narval*

**Cols Bleus n° 630 23 janvier 1960****LA GRANDE NUIT DES SOUS-MARINS**

La vie du sous-mariner est certes une vie de marin en butte comme les autres aux rigueurs des éléments. Mais son existence quotidienne à la mer reste encore de nos jours une existence hors série. Les exigences du bord, en exercice ou en opérations, sont plus impératives encore qu'ailleurs ; les dangers s'y multiplient, l'inconfort y est notoire. C'est sans doute pour cela qu'il est difficile pour le marin d'abandonner cette spécialité et l'esprit de camaraderie et de solidarité y est encore plus développé qu'ailleurs. Ainsi s'explique le succès de l'Association amicale des anciens du personnel navigant des sous-marins qui garde une vitalité magnifique tant à Paris où se trouve le siège social que dans les sections provinciales telles que Le Havre où des initiatives intéressantes dont nous reparlerons ont été prises l'an dernier, Nantes, Dunkerque, etc. Samedi dernier se donnait au Cercle militaire le gala annuel de cette Association, à la suite d'un dîner amical. Parmi les organisateurs citons : le président C.F Wacogne, le commandant Pillet, M. Marchis, l'actif secrétaire général.

Le bal commençait à 21h30 dans la salle des fêtes du Cercle. A 22 heures arrivait M. Guillaume Le Bigot, délégué ministériel pour la Marine, accompagné de Mme Le Bigot. Une vibrante «Marseillaise» devait l'accueillir. De nombreux anciens étaient là : les amiraux Le Bigot, Wuillaume, Graziani, Puth, Lemonnier, de Toulouse-Lautrec, le commandant Pitois, président de l'Acorum, etc... Entrecoupé de danses animées par le Jazz des Equipages de la Flotte, un programme d'attractions de premier ordre fut offert au public où régnait une atmosphère chaleureuse : Francis Morand présenta avec verve la délicieuse chanteuse Jocelyne Jocy et Aglaé de R.T.F, le chansonnier Maurice Horgtffes. Puis il anima l'élection de la Reine 1960 des sous-marinières dont nous reparlerons et le tirage de la loterie. Un lâcher de ballons, des batailles animées de boules multicolores et des serpentins augmentèrent encore l'animation et la gaîté qui se poursuivirent jusqu'à l'aube dans le plus joli esprit d'amitié, base traditionnelle des sous-marinières du présent, du passé et de l'avenir.

Vives félicitations aux organisateurs groupés autour de leur sympathique président le C.F Wacogne.

**Entrée en armement des sous-marins « Espadon », « Morse » et « Daphné »**

Les sous-marins « Espadon » et « Morse » viennent d'entrer en armement définitif, respectivement le 1er et le 20 janvier. De son côté, la « Daphné » est entrée en armement pour essais le 5 janvier 1960. Rappelons à cette occasion les caractéristiques de ces deux séries de bâtiments. L'« Espadon » et le « Morse » sont les deux derniers de la série des six « Narval » : « Narval », « Marsouin », « Dauphin » et « Requin » ont été construits par l'arsenal de Cherbourg, l'« Espadon » par les Chantiers Augustin Normand au Havre, et le « Morse » par les Chantiers de la Seine-Maritime au Trait. Sous-marins de 1600 tonnes (1900 en plongée), leur armement se compose de 22 torpilles qui peuvent être lancées par 8 tubes dont 6 à rechargement rapide. Leur rayon d'action est de 15000 N au schnorchel à 8 nœuds et leur autonomie de trois mois. L'effectif est de 7 officiers et 60 hommes. Une grande finesse hydrodynamique leur permet de réaliser la vitesse de 19 nœuds en plongée, en utilisant toute la puissance des moteurs électriques principaux ; des moteurs électriques de croisière leur permettent une marche très silencieuse à ce régime et une très longue endurance en plongée totale. Un équipement de détection sous-marine et électromagnétique développé les rend aussi efficaces dans la lutte contre le sous-marin que pour l'attaque des forces de surface ennemies. La « Daphné » est le prototype d'une série de 7 sous-marins de 850 tonnes (1000 en plongée) dits sous-marins « à haute performance » qui sont en construction soit aux anciens Chantiers Dubigeon à Nantes comme la « Daphné », (« Diane » et « Q 248 »), soit à l'arsenal de Cherbourg (« Doris », « Flore », « Eurydice » et « Galatée »). Plus petits que les « Narval », ils représentent une extrapolation des sous-marins de chasse type « Aréthuse ». Ils ont hérité des perfectionnements réalisés sur ce type de sous-marin et de la simplification du matériel qui a pu être obtenu, lui conférant une meilleure endurance et de plus grandes facilités d'entretien. L'équipement de détection, ana-

**Cols Bleus n° 630 23 janvier 1960**

logue à celui des « Narval », a cependant bénéficié des derniers progrès de la technique. L'armement se compose de 12 tubes lance-torpilles. L'effectif est de 6 officiers et 36 hommes. La qualité principale de ces sous-marins est la possibilité de gagner une immersion très supérieure à celle des sous-marins antérieurs, ce qui constitue un avantage considérable pour la détection des sous-marins ennemis et pour la défense contre les attaques adverses.

**Cols Bleus n° 632 06 février 1960****Composition de l'Escadre 1960**

Sous-marins

Base : « Béarn », CV Cabanié

Première É.S.M. :

- \* « L'Africaine », LV Fleuriot de Langle ;
- \* « La Créole », LV César ;
- \* « L'Artémis », LV Martin ;
- \* « L'Astrée », LV Daroux ;
- \* « L'Andromède », LV Houel ;
- \* « Roland Morillot », LV Boisseranc ;
- \* « Laubie », LV Bel ;
- \* « Millé », LV Gauthier .
- \* « Saphir », LV Japy ;
- \* « Dauphin », LV Mennesson ;
- \* « Argonaute », L Basse ;
- \* « Aréthuse », LV Moissinac-Massenat;
- \* « Amazone », LV Gelas (commandant LV de Kerros) ;
- \* « Ariane », LV Ferrand.
- \* « Espadon » (4), CC Brossollet ;
- \* « Morse » (5), LV Bonnemaïson.

(4)et (5) Doivent rallier l'escadre en 1960.

**Barcelone , capitale de la Catalogne, a reçu la visite des bâtiments de guerre français**

La population a réservé un accueil chaleureux à nos marins

Après avoir effectué, par une mer parfois assez dure, divers exercices dans le golfe du Lion, l'escorte rapide « Le Normand » et les sous-marins « L'Andromède », « La Créole » et « Saphir », placés sous le commandement du capitaine de frégate Guillou, commandant la 1re E.S.M, ont fait une escale de quelques jours à Barcelone, le grand port de la Catalogne, près de l'embouchure du Llobregat.....



Mille cinq cents personnes environ ont visité le bâtiment, alors que trois cents élèves du Lycée Français, avec leurs parents, se rendaient à bord de nos submersibles. Pendant ce temps, une partie des équipages français excursionnait à Montserrat, où l'on trouve le monastère des Bénédictins. Dans la soirée, le capitaine de frégate Guillou, invité par le gouverneur militaire, assistait, dans sa loge à l'Opéra, à la représentation « Le Crépuscule des Dieux ». Le mardi 26 janvier, les navires français quittaient le port de Barcelone afin de poursuivre leur entraînement et rallier Toulon..

**Cols Bleus n° 632 06 février 1960 (suite)****BREVES NOUVELLES**

Avant de quitter notre port pour Toulon, l'équipage du sous-marin « Morse » avait tenu à offrir aux Cherbourgeois une soirée d'adieu. Cette manifestation s'est déroulée au Foyer du Marin où l'on dansa fort avant dans la nuit au milieu d'une ambiance aussi sympathique que dynamique.

Le sous-marin « Espadon », une des dernières unités de la série « Narval », vient d'effectuer ses essais de stabilité dans la darse transatlantique. Les services de la Direction du Port avaient pris les mesures nécessaires. Toutes les opérations se déroulèrent de façon normale sous la direction de M. l'ingénieur en chef du Génie maritime Ballet

**Cols Bleus n° 634 20 février 1960****Anniversaire de la disparition du « Surcouf »**

Une fois de plus, un pieux hommage vient d'être rendu aux morts du sous-marin Surcouf qui disparut, au service de la liberté, voilà maintenant dix-huit ans. La cérémonie avait été organisée par l'Amicale des Sous-mariniens, dont le drapeau était entouré de nombreux autres emblèmes aux trois couleurs. A l'issue de la messe, un cortège se forma et gagna à pied la petite jetée au bout de laquelle s'élève le monument commémoratif, la clique de l'Ecole des Fourriers et un détachement de la Compagnie de Garde rendaient les honneurs. Trois gerbes furent déposées au pied de la stèle et une minute de silence fut observée.

**Cols Bleus n° 635 27 février 1960****OPERATION "ALIZE"**

17 bâtiments, 6000 marins ont pris la mer pour un vaste exercice

Participent à l'opération :

le « Colbert », portant la marque du V.A.E. CABANIER, commandant l'escadre ; le « Châteaurenault », portant la marque du V.A. PATOU, commandant la première flottille d'escorteurs d'escadre ; le « Gustave-Zédé », portant la marque du C.A. MEYNIER, commandant le G.A.S.M ; le « La Fayette », portant la marque du C.A. LAHAYE, commandant l'aviation navale en Méditerranée ; les escorteurs d'escadre « La Bourdonnais », « Kersaint », « Vauquelin », « Maillé-Brézé », « Chevalier-Paul », « D'Estrées » ; les escorteurs rapides « Le Gascon », « Le Lorrain », « Le Picard », « Le Basque », le pétrolier « La Baïse », le sous-marin « Millé » et, pour les exercices en Méditerranée, le porte-avions « Arromanches », les sous-marins « Artémis », « Aréthuse », « Saphir », « Roland-Morillot » et « La Créole » .

**FORCE NAVALE BRITANNIQUE à Toulon**

Les unités de la marine royale britannique ont fait escale à Toulon du 22 février au 25 février : « H.M.S. Forth » (sous le commandement du capitaine de vaisseau R.L. Alexander, D.S.O, D.S.C, R.N, commandant la 1re escadre de sous-marins). « H.M.S. Tapir » (sous le commandement du capitaine de corvette D.W. Lupton). « H.M.S. Tabard » (sous le commandement du capitaine de corvette J.F. Merrewether) . . . . .

**H.M.S « Tapir »**

Mis en service en décembre 1944, H.M.S « Tapir » fut un des premiers sous-marins à couler un sous-marin ennemi alors que tous deux étaient en plongée au large de la Norvège. Après \* une période dans le Pacifique, H.M.S « Tapir » fut transféré à la marine néerlandaise en 1948 jusqu'en juin 1953, puis il réintégra la Marine royale britannique. Basé ensuite en Grande-Bretagne, H.M.S « Tapir » entra dans l'histoire de la télévision en assurant la première émission télévisée d'un sous-marin en plongée. Après carénage en 1957-1958, H.M.S « Tapir » fut affecté en Méditerranée.

**H.M.S « Tabard »**

H.M.S « Tabard » fut le dernier sous-marin de la classe « T » à être construit et complété en 1946. Basé en Grande-Bretagne jusqu'en 1952. Puis il passa deux années en Grande-Bretagne pour être modernisé. Depuis 1952, H.M.S « Tabard » fait partie de la 1re escadre de sous-marins. [NDLR : Copie conforme: doute sur les dates.]

**Cols Bleus n° 636 05 mars 1960****Le sous-marin fantôme ...**

Je tiens de vous faire savoir le regret que j'ai eu de ne pas trouver dans Cols Bleus d'informations relatives au sous-marin inconnu des côtes d'Argentine... J. TRIPIER, (Asnières.)

Il est difficile de parler d'un fantôme... La presse quotidienne nous a submergés d'informations à ce sujet. Et puis le sous-marin a disparu, comme il était venu, sans laisser ni trace, ni tache d'huile à la surface de la mer... Nous vous renvoyons tout de même à un excellent article du commandant Ferrière, paru dans « Sud-Ouest » du 25 février, qui écrit notamment : « *Tout, dans cette histoire, est invraisemblable et ahurissant. D'abord, si les Russes voulaient espionner la marine argentine et pour apprendre quoi, grand Dieu!, ils n'enverraient certainement pas un sous-marin dans le golfe Nuevo. C'est comme si pour savoir ce qui se passe dans nos ports de guerre, ils envoyaient un sous-marin dans la rade de Brest ou de Toulon. Nous pouvons être bien certains qu'il y a des « agents » étrangers à Toulon, à Portsmouth, à New York et même à Cronstadt. Et si les Russes veulent savoir ce qui se passe au golfe Nuevo, il y a belle lurette qu'ils y ont envoyé des « observateurs » connaissant leur métier.* » Si toutefois des éléments nouveaux et sérieux survenaient dans cette affaire, nous ne manquerions pas de tenir nos lecteurs au courant.

**Cols Bleus n° 637 12 mars 1960****Essais de sous-marins**

En accord avec M. Coquin, commandant du port de commerce, le sous-marin « Morse » a effectué une plongée expérimentale dans la darse transatlantique. Il s'agissait, en présence de techniciens, d'effectuer la pesée du navire et de vérifier la stabilité en plongée en même temps que sa sensibilité aux déplacements et modifications de poids susceptibles d'être opérés à bord. L'opération dura environ deux heures et donna toute satisfaction. Le « Morse » se prépare donc à effectuer sa croisière d'endurance qui doit le conduire jusqu'en Norvège, avant d'envisager son départ définitif pour Toulon où il sera affecté. De son côté, le sous-marin « Espadon », tous essais terminés, a effectué une dernière plongée en présence de MM. Le Bigot et Rivallan, délégués ministériels à la Marine et à l'Armée, qu'accompagnaient un certain nombre de membres de leur suite et de techniciens. Sous le commandement du capitaine de corvette Brossollet, le submersible nous a quittés pour la Méditerranée.

**Cols Bleus n° 638 19 mars 1960****Toulon****A la 1re escadrille de sous-marins**

La 1re escadrille de sous-marins a invité le personnel de la D.C.A.N à visiter les submersibles qu'il répare et entretient. Commandée par le Capitaine de frégate Guillou, la 1re E.S.M. constitue le groupe le plus important du G.A.S.M, commandé par le Contre-amiral Meynier, actuellement à Agadir où il dirige les opérations de sauvetage. La 1re E.S.M. compte quatorze sous-marins, dont deux basés à Mers-El-Kébir. Le cadre familial de la 1re E.S.M, la darse de Missiessy, n'est pas dominé aujourd'hui par les hautes superstructures du Béarn actuellement au bassin. Le « Béarn », devenu depuis 1949 la « maison mère » de nos forces sous-marines, est commandé par le CV Roy. Les bureaux de l'état-major de l'escadrille sont à bord du « Béarn », six sous-marins étaient amarrés à Missiessy, parmi lesquels le « Roland-Morillot » et le « Saphir », qu'ont visité le personnel de la D.C.A.N et leurs familles. D'autres sont en réparation au bassin. « L'Espadon » vient de quitter Cherbourg pour rallier Toulon et grossir les rangs de l'escadrille. « L'Artémis », en Atlantique, participe à la croisière de l'escadre sous les ordres du Vice-amiral d'escadre Cabanier. Après avoir fait escale à Santa-Cruz de Tenerife, « l'Artémis » fait route sur Port-Etienne, puis sur Dakar. Quelle est l'activité des sous-marins de Toulon ? Dès ce lundi, avant le jour, silencieusement, les sous-marins vont appareiller sur leur secteur

**Cols Bleus n° 638 19 mars 1960 (suite)**

d'exercice, au large de Toulon. Les exercices les plus divers sont effectués. Exercices avec des escorteurs, tantôt au profit du bâtiment de surface, le sous-marin essayant de lui échapper; tantôt au profit du sous-marin dont la seule mission en définitive est de lancer des torpilles. Exercices avec hélicoptères et avions anti-sous-marins, exercices entre sous-marins pour l'entraînement des sous-marins « chasseurs ». Essais de matériel et d'armes modernes. Après une semaine bien remplie, les sous-marins reviendront samedi s'amarrer à Missiessy et l'activité continuera ainsi coupée parfois par des courtes croisières ou des visites de l'autre côté de la Méditerranée aux sous-marins qui constituent le groupe de Mers-El-Kébir. Il faut souhaiter que beaucoup de sous-marins soient construits et viennent grossir les rangs de la 1ère escadrille pour remplacer les vieux submersibles qui vont bientôt nous quitter. Nous serons à l'aise, disent les sous-marinières, quand notre flotte comptera trente sous-marins.

**Cols Bleus n° 640 02 avril 1960****Informations Marine Nationale****... et en Méditerranée**

On sait que, de leur côté, venant de Dakar et Port-Etienne, le Gustave-Zédé portant la marque du Contre-amiral Meynier, commandant le G.A.S.M, les escorteurs rapides « Le Gascon », « Le Lorrain », « Le Picard » et le sous-marin « Artémis » ont fait, le 31, une courte escale à Mers-El-Kébir avant de participer à des exercices avec des bâtiments espagnols. A cette occasion, les bâtiments, auxquels se seront joints les sous-marins « Argonaute » et « Ariane », venant de Toulon, séjournent, du 1er au 4 avril, à Carthagène et rejoindront ensuite, à Toulon, le gros de l'Escadre dont ils avaient été détachés à Agadir, au début du mois.

**Cols Bleus n° 641 09 et 16 avril 1960****KIEL accueille chaleureusement le « Morse »**

Quelques heures après avoir reçu la visite de la Commission Supérieure d'Armement qu'en l'absence de son chef, le vice-amiral Barthélémy retenu à bord du « Clemenceau », présidait le capitaine de vaisseau Rivière, le «Morse» a quitté la France pour entreprendre sa croisière d'endurance et de représentation dans les mers du Nord. Ce sous-marin, dernière unité de la série des six Narval, avait été mis à flot par les Ateliers et Chantiers de la Seine-Maritime, au Trait, en décembre 1950. Au mois de juin suivant, il ralliait Cherbourg, son port d'armement, pour entamer ses essais qu'il poursuivit, neuf mois durant, au large des côtes normandes et bretonnes. Alors paré, le « Morse » a dit adieu à Cherbourg le vendredi 25 mars. Naviguant en surface, il atteignit le port allemand de Kiel au matin du 20 où l'attendaient la sympathie et la curiosité publiques. C'était en effet la première visite dans ce grand port de la Baltique d'un de nos sous-marins d'après-guerre. Seuls jusqu'à présent avaient mouillé en Allemagne fédérale, le «Requin» à Hambourg, l'«Ariane» à Wilhemshaven. Les traditionnelles visites protoco-

**Cols Bleus n° 641 09 et 16 avril 1960 (suite)**

laire marquèrent cette première journée allemande de notre sous-marin océanique. Le lieutenant de vaisseau Bonnemaïson, introduit par notre attaché naval à Bonn, le capitaine de frégate Labrousse, alla saluer le consul de France à Kiel et le comte de Montjoye. Puis l'amiral Kahler, commandant le secteur maritime de la Baltique, le lieutenant-colonel Kettner, commandant la région militaire, le Dr Neumann, représentant le président du Conseil du Land Schleswig-Holstein, M. Koster, président du conseil municipal et le capitaine de vaisseau Dominik, commandant la première flottille de destroyers. Ces autorités rendirent à bord du « Morse » au commandant Bonnemaïson sa visite de courtoisie. Ils avaient été précédés au carré par les journalistes de la presse locale écrite et parlée qui, le soir, à la télévision ou le lendemain dans les quotidiens, firent écho à notre arrivée. Pendant que s'échangeaient ces visites officielles, l'équipage du « Morse » fraternisait avec ceux des bâtiments allemands également amarrés au môle Tirpitz. Ces contacts cordiaux se poursuivirent l'après-midi par une rencontre de football et une « soirée à la bière » à laquelle avaient été conviés une quinzaine d'officiers-marinières du « Morse ».



Le Lieutenant de Vaisseau Bonnemaïson (à droite) accueille l'Amiral Kahler.

Le lendemain, ce fut au tour de l'équipage de visiter une brasserie. Ce même mardi, en fin d'après-midi, grand cocktail à bord. Y avaient été invités : du côté allemand : Mgr E. Kintzinger, curé doyen du Schleswig-Holstein ; le ministre de l'Intérieur Lemke, le vice-ministre président, le Dr Leverenz ; MM. Specht, chef de la chancellerie du Land ; Koster, président d'Etat ; Suhr, ministre d'Etat ; le Dr Greeven, recteur de l'Université et le professeur Bachman ; le Dr Bürmester, président de l'Association germano-française du Land qui se fit représenter par le vice-président, Me Harries ; le Dr Moltke, président du Landgericht ; MM. Seibel, président de la Chambre de Commerce et de l'Industrie ; Kreplin et Pfeiffer, secrétaire général et secrétaire général adjoint de cette Chambre ; le prince Petrer zu Schleswig-Holstein le comte Romedio von Thun-Hohenstein et M. von Bethmann-Hollweg. Des officiers des armées allemandes : les capitaines de vaisseau Busse, chef d'état-major de l'amiral Kahler et Dominik ; le lieutenant colonel Kettner, les capitaines de frégate Winter et de corvette Stever. MM. Dotzer, Rieckers, Czerannowski et Eichmeier, journalistes, représentant les principales entreprises régionales de presse. Plusieurs de ces notabilités furent à nouveau les hôtes du lieutenant de vaisseau Bonnemaïson qui le lendemain mercredi recevait à déjeuner ou à dîner, le comte de Montjoye, les capitaines de vaisseau Busse, Wigfrig, commandant la base de Kiel, Krétschmer ; les capi-

**Cols Bleus n° 641 09 et 16 avril 1960 (suite)**

taines de frégate Engels représentant l'amiral Rugge qui était souffrant ; Reche, commandant l'escadrille de sous-marins ; les lieutenants de vaisseau Vosz et Hass, commandants de sous-marins. Aux desserts, des toasts furent échangés, mettant en relief les liens d'amitié qui unissent tous les sous-marinières. Et, au commandant Kretschmer, fut offerte une tige de bronze en relief les traits du « Morse », ce mammifère aquatique qui pour la quatrième fois a donné son nom à un sous-marin français.

Mais pour agréable qu'elle fut, cette escale ne se borna pas à des festivités. On sait l'intérêt que la marine de guerre allemande porte à la construction navale française : il suffit de se rappeler la visite du dragueur «Mercure» dans ce même port de Kiel... Aussi, ne faut-il pas s'étonner si officiers et ingénieurs vinrent en grand nombre à bord et le visitèrent très attentivement. De ces figures, détachons-en une, particulièrement célèbre : celle du commandant Kretschmer, as des sous-marinières de la Kriegsmarine.



Le souvenir de tous ces marins quelqu'ait été leur uniforme et leur patrie, morts à la guerre, s'imposait aux officiers, officiers marinières, quartiers-maîtres et marins du « Morse » qui, le mercredi matin, montaient au monument de Laboe. C'est dans ce mausolée superbement dressé face à la Baltique que la marine allemande commémore le souvenir de ses disparus de tous les siècles. Entouré de ses hommes et en présence de l'amiral du cadre de réserve Fuchs - un vétéran de la bataille du Jutland - le commandant Bonnemaison fleurit le monument. Après s'y être recueillie, l'assistance visite le musée où sont évoqués les faits d'armes accomplis sous tous les régimes par la marine allemande.

Mais l'heure impérative de l'appareillage nous commandait de nous séparer de ces images et de nous arracher à l'hospitalité extraordinairement chaleureuse de la ville de Kiel et de la marine allemande, hospitalité dont chacun des soixante-dix embarqués du « Morse » gardera longtemps un souvenir ému et reconnaissant.

Et le jeudi 31, peu avant 14 heures, l'équipage était appelé au poste de manœuvre. Il nous fallait partir pour ne pas être en retard à Copenhague et offrir ainsi aux Danois qui nous y attendaient pour le vendredi matin, un poisson d'avril. M. ROSE.

**ATTRIBUTIONS DE COMMANDEMENT**

Par décret en date du 31 mars 1960, les officiers désignés ci-après sont nommés aux commandements suivants :

**SOUS-MARINS**

- CAPITAINE DE FREGATE.
  - \* Joire-Noulens A.C, 1re escadrille de sous-marins.
  - \* Aubry Y.M. 2me escadrille de sous-marins.
- LIEUTENANTS DE VAISSEAU.
  - \* Graber R.P, sous-marin «Argonaute».
  - \* Gauthier F.J, sous-marin «Morse».

**Cols Bleus n° 642 23 avril 1960****Après trente jours de croisière, d'endurance et de représentation, le «Morse» ralliera dimanche Lorient**  
(De notre correspondant particulier à bord)

Cette relation des escales dans des capitales du Danemark et de la Norvège, les 68 embarqués du sous-marin « Morse » ne la liront que la semaine prochaine à la base de Keroman. Car à l'heure où Cols Bleus publie ces lignes, le sous-marin a depuis quelques jours entamé la seconde partie de sa croisière dans les pays du Nord. A la représentation succède l'endurance. C'est vraisemblablement au soir du dimanche 24 avril que, pour la seconde fois, le « Morse » ralliera Lorient où il sera basé l'an prochain, comme vont l'être peu à peu nos six Narval. Notre bâtiment ne demeurera cette fois que trois semaines à Lorient, le temps de permettre à l'aéronautique navale de la Deuxième région de s'entraîner avec lui à la lutte anti sous-marine.. Puis, le « Morse » rejoindra Toulon où il sera incorporé au G.A.S.M. Pour l'instant et depuis le 9 avril à midi, le benjamin de nos sous-marins océaniques navigue au grand large des côtes britanniques et les tiers qui ne sont pas de service confrontent leurs impressions et évoquent leurs souvenirs des deux dernières escales de Copenhague et d'Oslo qui succédèrent à celles de Kiel que nous avons rapportée dans nos numéros des 9 et 16 avril.

**L'accueil de la colonie française de Copenhague**

La traversée de Kiel à Copenhague s'était faite par une mer exceptionnellement belle et sous la lumineuse clarté diffusée par une aurore boréale. A notre accostage au quai de Langelinie à Copenhague, à quelques mètres de la célèbre Sirène, le premier visiteur du bord fut le capitaine de frégate Jacques Rondeau, attaché militaire, naval et de l'air à Copenhague et à Oslo et qui, pendant ces neuf jours vécus en Scandinavie, fut notre fidèle compagnon et ami, facilitant le séjour de tous. Le «Morse» fut amarré tout près du ravitailleur «Aegir», frère de notre «Gustave-Zédé», qui offrit à l'équipage l'hospitalité de ses couchettes.



C'est au « pacha » de ce bâtiment, commandant la division de sous-marins danois, que le lieutenant de vaisseau Bonnemaison rendit sa première visite. Il alla ensuite saluer l'ambassadeur de France, M. Christian Fouchet, le gouverneur militaire de Copenhague et le commandant de la région maritime du Sund. Pendant ce temps, trente d'entre nous visitaient le musée naval et la brasserie Carlsberg. Ceux qui, retenus par le service du bord, ne pouvaient le quitter, se consolèrent le lundi suivant en visitant la maison Tuborg. Ces quatre jours vécus à Copenhague furent également marqués par de nombreuses, visites techniques du bord faites par des officiers et ingénieurs danois, observateurs attentifs et intéressés de ce bâtiment qu'ils ne connaissaient point. Autres visites et fort agréables : celles des membres de la colonie française qui, le dimanche, reçurent plusieurs des nôtres. Le correspondant de Cols Bleus se fit leur interprète pour les remercier de leur accueil si cordial, et en premier lieu, le commandant et Mme Jacques Rondeau, auxquels nous devons d'avoir passé de bien bons moments.

**Par 140 mètres de fond**

Mais de ces amis, il nous fallait prendre congé pour rallier Oslo, ce que nous fîmes tantôt en surface, tantôt par 140 mètres de

## Cols Bleus n° 642 23 avril 1960

fond. La Norvège nous attendait en ce mercredi matin 6 avril. Elle nous offrit l'hospitalité d'un de ses quais proches de l'Hôtel de Ville et au bout duquel flottaient côte à côte les pavillons norvégien et français. Cette présence au cœur de la capitale fut fort appréciée. Elle multiplia les sorties en ville que l'équipage put visiter à deux reprises. A Oslo, un accueil amical nous fut également réservé et nous apprécîâmes la gentillesse et la serviabilité de l'officier de liaison, le lieutenant-commander E. Mollekleiv. L'échange des visites traditionnelles et protocolaires débuta dès l'arrivée. En compagnie du commandant Bonnemaïson rendit visite à l'amiral Tamber, commandant en chef de la marine royale norvégienne, au lord-maire et au chef de la police d'Oslo, au directeur du port. Puis, après avoir signé le livre au palais royal, le commandant Bonnemaïson fut reçu par M. Jean Binoche, ambassadeur de France en Norvège. Ces trois jours vécus à Oslo furent bien et agréablement remplis. Un programme de distractions nous fut offert et auquel nous fîmes largement honneur : visites du musée du Kon-Tiki, des navires des Vikings, de la piste olympique, de Holmenkollen, parcours de la ville et de ses magnifiques points de vue sur le fjord. Et puis, comme prévu, le samedi 9 avril à 10 heures, l'équipage était appelé au poste de combat. Chacun à son service jetait un dernier coup d'œil : tout était « paré » pour une nouvelle croisière de trois mille nautiques, pour une plongée de quinze jours. Et lorsque le bâtiment quitta le quai pour embouquer le fjord, il ne restait à terre qu'un officier débarqué qui regardait avec émotion filer ce bâtiment qui est un peu le sien : l'ingénieur principal du Génie maritime Paul Talboutier, qui suivit la construction de nos quatre derniers Narvals après avoir secondé M. Bougé dans la construction des deux premiers. M. Talboutier regagnait Paris après avoir vécu, depuis Cherbourg et pendant, quinze jours, à bord de ce bâtiment dont il peut être fier.

M. ROSE.

## Cols Bleus n° 644 07 mai 1960

### L'avenir de la fusée « Polaris »

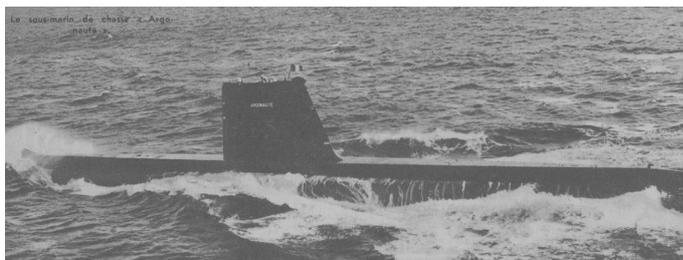
La réussite de ses derniers essais a remis en faveur la fusée « Polaris », jusqu'ici très controversée. On sait que cette fusée a été étudiée et réalisée par la Marine des Etats-Unis pour être lancée des sous-marins en plongée. Neuf grands sous-marins atomiques sont actuellement construits ou en cours de construction pour elle. Son utilisation paraissait devoir se limiter à ces sous-marins. Mais les autorités du Pentagone envisagent maintenant de l'utiliser en partant de bases fixes ou mobiles à terre, ce qui permettrait son emploi par les pays de l'O.T.A.N. Un programme de construction commun assurerait la mise en service du nouvel engin vers la fin de 1962, ce qui rétablirait l'équilibre des forces pendant la période critique 1962-1965, pour laquelle on prévoit une nette supériorité soviétique en matière d'engins intercontinentaux.

## Cols Bleus n° 645 14 mai 1960

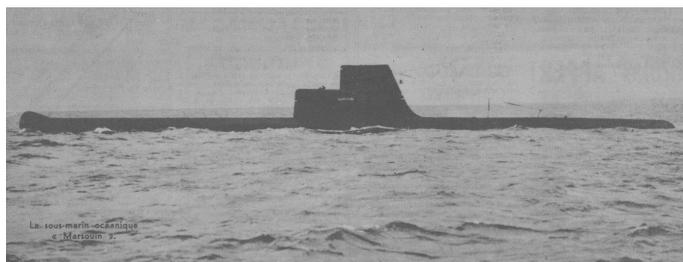
### Les sous-marins du programme

La « Doris », le plus moderne de nos sous-marins, va être lancé samedi 14 mai, en présence de MM. Messmer, ministre des Armées, et Le Bigot, délégué ministériel pour la Marine. A cette occasion nous donnons ici une récapitulation des informations déjà publiées dans de précédents numéros et concernant les 17 sous-marins du programme naval actuel. Sous-marin dit à hautes performances la « Doris » fait partie d'une série (dont le prototype est la « Daphné ») de 7 sous-marins de 850 tonnes (1040 en plongée) dits sous-marins « à hautes performances » qui sont en construction soit aux anciens chantiers Dubigeon à Nantes comme la « Daphné » (« Diane » et « Q 248 ») soit à l'arsenal de Cherbourg (« Doris », « Flore », « Eurydice » et « Galatée »). Plus petits que les « Narval », ils représentent une extrapolation des sous-marins de chasse type « Aréthuse ». Ils ont hérité des perfectionnements réalisés sur ce type de sous-

## Cols Bleus n° 645 14 mai 1960 (suite)



marin et de la simplification du matériel qui a pu être obtenue, lui conférant une meilleure endurance et de plus grandes facilités d'entretien. L'équipement de détection, analogue à celui des « Narval », a cependant bénéficié des derniers progrès de la technique. L'armement se compose de 12 tubes lance-torpilles. L'effectif est de 6 officiers et 39 hommes. La qualité principale de ces sous-marins est la possibilité de gagner une immersion très supérieure à celle des sous-marins antérieurs, ce qui constitue un avantage considérable pour la détection des sous-marins ennemis, et pour la défense contre les attaques adverses.



### Sous-marins Océaniques (type Narval)

Sous-marins de 1600 tonnes (1900 en plongée), leur armement se compose de 22 torpilles qui peuvent être lancées par 8 tubes dont 6 à rechargement rapide. Leur rayon d'action est de 15000 N au schnorchel à 8 nœuds et leur autonomie de trois mois. L'effectif est de 7 officiers et 60 hommes. Une grande finesse hydrodynamique leur permet de réaliser la vitesse de 19 nœuds en plongée, en utilisant toute la puissance des moteurs électriques principaux ; des moteurs électriques de croisière leur permettent une marche très silencieuse à ce régime et une très longue endurance en plongée totale. Un équipement de détection sous-marine et électromagnétique développé les rend aussi efficaces dans la lutte contre les sous-marins que pour l'attaque des forces de surface ennemies.

### Sous-marins de chasse

Ces 4 sous-marins qui, depuis leur admission au service actif, ont confirmé leurs brillantes qualités, sont des bâtiments manœuvrant parfaitement dans tous les plans et leurs qualités de silence en font des bâtiments très discrets, particulièrement adaptés à leur fonction de sous-marin de chasse, surtout en Méditerranée. D'un déplacement de 530 tonnes (650 en plongée), ils sont armés de quatre tubes d'étrave et peuvent emporter en outre quatre torpilles de réserve. Leur immersion normale en temps de paix est de 200 mètres mais elle correspond à un coefficient de sécurité très large et pourrait en temps de guerre être dépassée sans danger. Leur état-major comprend 5 officiers et l'équipage se compose de 34 officiers-mariniers, Quarriers-maîtres et marins.

Sous-marins	Chantiers de construction	Date de lancement	Date d'admission au service actif
<b>S.-M. Océaniques :</b>			
« Narval »	Cherbourg	11/11/54	1958
« Marsouin »	»	21/ 5/55	1958
« Dauphin »	»	17/ 9/55	8/1958
« Requin »	»	3/12/55	8/1958
« Espadon »	A. Normand au Havre	15/ 9/58	1/4/60
« Morse »	Seine-Maritime	10/12/58	2/5/60
<b>S.-M. Haute Performance :</b>			
« Daphné »	Dubigeon à Nantes	20/ 6/59	1961
« Diane »	»	été 1960	1961
« Doris »	Cherbourg	14/ 5/60	1961
« Eurydice »	»	1961	1962
« Flore »	»	été 1960	1962
« Galatée »	»	1961	1962
« Q. 248 »	Dubigeon à Nantes	fin 1960	1962
<b>S.-M. de Chasse :</b>			
« Aréthuse »	Cherbourg	10/57	23/10/58
« Argonaute »	»	29/ 6/57	1/ 2/59
« Amazone »	»	4/58	6/ 7/59
« Ariane »	»	4/58	16/ 3/60

**Cols Bleus n° 646 21 mai 1960****Le sous-marin "Doris" a pris un brillant départ**

C'est sous un soleil radieux en présence de MM. Messmer, ministre des Armées, et Guillaume Le Bigot, délégué ministériel pour la Marine, en présence aussi de très nombreuses personnalités et d'une foule considérable, que le sous-marin « Doris » a pris possession de son élément. Trois avions avaient amené à l'aérodrome de Cherbourg-Maupertus les ministres, les officiers et personnalités de leur suite. Accueillis par MM. Graëve, préfet de la Manche ; le vice-amiral Amman, préfet maritime de la première région ; les parlementaires de la Manche ; le général Masson, commandant la troisième région militaire ; Gorsse, sous-préfet ; Hébert, maire de Cherbourg, ils gagnèrent immédiatement l'arsenal, où les honneurs allaient leur être rendus. Parmi les membres de la suite ministérielle, nous citerons : MM. le général Cazelles, le C.V Storelli, du cabinet militaire de M. Messmer ; le C.V Picard-Destan ; le contre-amiral Bailleux ; les ingénieurs généraux Gisserot et Lang ; l'ingénieur du génie maritime Gempp, M. Boedker, représentant l'attaché naval norvégien... venus avec M. Le Bigot. Mentionnons également la présence de Mme Favreul, femme du lieutenant de vaisseau Favreul, disparu en 1940 avec le sous-marin « Doris ».

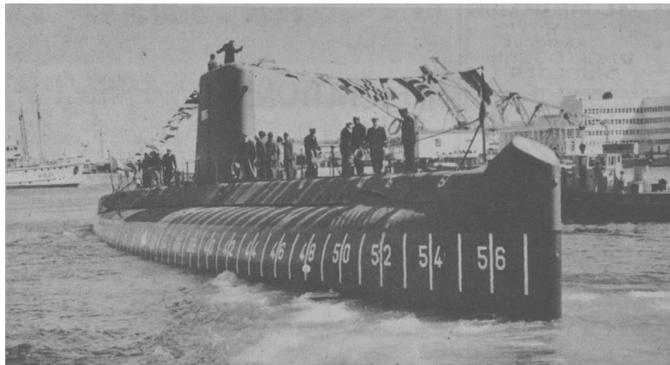
Le lancement fut, une fois de plus, un succès pour notre arsenal et ses techniciens. Nous ne reviendrons pas sur les caractéristiques du « Doris » qui fait partie d'une série de sept sous-marins de 850 tonnes (1040 en plongée) dite sous-marins « à hautes performances », dont la réalisation a été confiée à notre grand établissement militaire, après les sous-marins océaniques du type « Narval » et les sous-marins de chasse du type « Aréthuse ». Les nouveaux bâtiments assurent la transition entre les sous-marins classiques du passé et ceux de l'avenir, à propulsion atomique.

Après le lancement, une courte réunion d'information d'ordre technique fut tenue, au cours de laquelle l'amiral Amman exposa aux ministres le rôle et les activités diverses du port de Cherbourg. Puis, au cours d'un vin d'honneur organisé dans une partie de l'immense atelier des bâtiments en fer, eut lieu une remise de médailles d'honneur à des membres du personnel non militaire de la Marine. Ce fut l'occasion pour M. Messmer, ministre des Armées, de témoigner au personnel de notre arsenal toute sa confiance et d'affirmer son intention d'assurer pour l'avenir le plein emploi d'une main-d'œuvre particulièrement qualifiée. Pas de vaines promesses, mais cependant des espérances qui seront chaleureusement défendues en haut lieu lors de la discussion du prochain programme naval et du budget 1961.

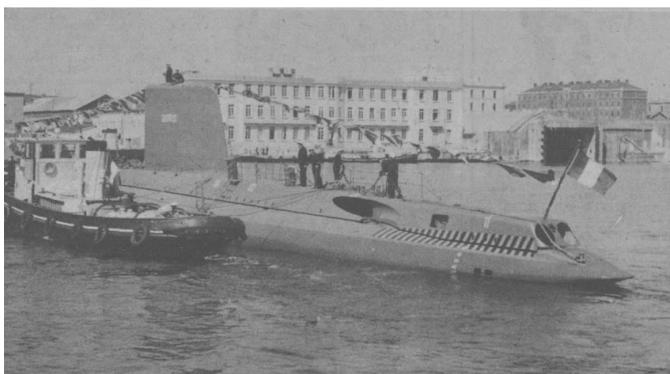
Avant le déjeuner offert à la Préfecture maritime, les ministres avaient reçu les personnalités du département et de la ville. Et, avant de reprendre la direction de Paris, nos éminents visiteurs tinrent à visiter l'école d'application de l'énergie atomique. L'amiral Amman avait encore voulu profiter de la circonstance pour que soit procédé à l'inauguration d'une plaque en cuivre apposée à l'entrée de l'hôtel de la Préfecture maritime, plaque qui rappelle le passage d'hôtes illustres, de Napoléon 1er au général de Gaulle.

**USA**

Lancement d'un sous-marin atomique Le sous-marin « Abraham Lincoln » a été lancé le 13 mai à Portsmouth (New Hampshire) en présence de Mrs Mary Lincoln Beckwith, arrière-petite-fille du président Lincoln, aujourd'hui âgée de soixante ans. C'est le dernier venu des cinq sous-marins de la série « George Washington » qui seront armés de fusées Polaris pouvant être lancées en plongée. Les deux premiers sous-marins de la série, le « George Washington » et le « Patrick Henry », pourront entrer en service avec leurs engins vers la fin de cette année. Les derniers essais de Polaris ont été en effet très satisfaisants (quarante lancements réussis sur cinquante-neuf, dix-sept partiellement satisfaisants et deux échecs seulement). La mise au point des lancements a été effectuée à l'aide de l'engin Polaris Dolphin, qui transporte une charge d'eau qu'il éjecte en s'élevant dans l'atmosphère. Le sillage ainsi produit permet de vérifier la trajectoire et l'allègement consécutif assure la flottabilité de l'engin à son retour sur l'eau.

**Cols Bleus n° 647 28 mai 1960****Le lancement de la " Doris "**

Dans notre dernier numéro nous avons rendu compte du lancement de ce sous-marin. Voici les deux photographies (vue de l'avant et vue de l'arrière) de sa première prise de contact avec l'élément liquide.

**Cols Bleus n° 648 04 juin 1960****Le lancement du « Dreadnought »**

C'est le 21 octobre prochain, jour anniversaire de la bataille de Trafalgar, et seize mois après sa mise sur cale, que le sous-marin atomique « Dreadnought » sera lancé, en présence de la reine Elizabeth. En annonçant la nouvelle à la Chambre des Lords, lord Carrington, Premier Lord de l'Amirauté, a déclaré qu'un deuxième sous-marin atomique, d'un type analogue, va faire l'objet de commandes dans les deux prochains mois. Ce sous-marin n'aura pas, comme le « Dreadnought », un réacteur cédé par les Etats-Unis. La Grande-Bretagne est en train de construire, à Dounreay, un réacteur expérimental destiné à servir de prototype pour l'appareil de propulsion du deuxième sous-marin atomique. Au cours du débat qui a suivi l'annonce du lancement, plusieurs personnalités du monde maritime, en particulier Lord Alexander, ancien Premier Lord de l'Amirauté, ont vivement critiqué la politique de réduction des bateaux de surface et déploré que plus de la moitié du personnel de la Marine soit employée dans les services à terre. Le vieil amiral Cork and Orrery, héros des deux guerres mondiales, a soulevé des applaudissements en rappelant qu'il avait constamment combattu sur de vieux bateaux et que ceux-ci s'étaient révélés tout aussi utiles que les neufs. Cette intervention visait la décision de l'Amirauté d'envoyer à la démolition le destroyer d'escadre « Hogue » et de mettre en vente les autres bâtiments de cette classe. Ces destroyers de 2500 tonnes ont été mis en service en 1945-1946 et sont encore des bâtiments d'escorte très valables. L'Amirauté estime cependant que leur refonte serait trop coûteuse et que la prochaine arrivée en escadre des trente-deux nouvelles frégates en cours d'achèvement permet de rayer ces vieux bâtiments de la liste de la Flotte.

**Cols Bleus n° 649 11 juin 1960****ENTRAINEMENT DE L'ESCADRE LEGERE »**

Les escorteurs d'escadre «Guichen», portant la marque du contre-amiral Touraille, commandant l'escadre légère ; «Jauréguiberry», «Guépratte» ont été rejoints dans la région de Groix et de Belle-Isle par le «Du Chayla », le «Casabianca» et le pétrolier «La Saône», venant des Açores où ils viennent de faire escale. Tous ces bâtiments ont effectué divers exercices d'entraînement et ont regagné Brest le 1er juin. Dans quelques jours, les escorteurs d'escadre «Guichen» et «Guépratte», les sous-marins «Requin» et «Dauphin» reprendront la mer pour une nouvelle sortie d'entraînement qui les conduira à Rotterdam où ils feront escale du 10 au 14 juin. Signalons d'autre part que le «Bois-Belleau» a quitté Brest le 2 juin pour Norfolk, dans le cadre de ses missions de transport entre la France et les Etats-Unis.

**Cols Bleus n° 651 25 juin 1960****CROISIERE D'ENDURANCE DU SOUS-MARIN « ESPADON »**

Le sous-marin «Espadon» entreprend actuellement une croisière d'endurance, d'une durée de quarante cinq jours environ, en Méditerranée occidentale et orientale. Appareillé de Toulon le 15 juin, l'« Espadon » fait actuellement escale à Mers-el-Kébir, puis séjournera dans des ports étrangers de Méditerranée orientale. Avant son retour à Toulon, prévu pour le 30 juillet, le sous-marin effectuera une plongée de longue durée. Rappelons, à cette occasion, que le sous-marin « Espadon » appartient à la classe des sous-marins océaniques du type «Narval». L'«Espadon», construit aux Chantiers A. Normand, était lancé le 5 septembre 1958 et admis au service actif en avril 1960.

**Cols Bleus n° 652 02 juillet 1960****TOULON : Vif succès du bal des sous-marins**

Sous la présidence d'honneur du C.A Meynier, les sous-mariniens tiennent à maintenir les traditions. C'est pourquoi ils ne donnent pas leur bal dans une salle de la ville mais à bord du « Béarn », leur bâtiment base, dont le vaste hangar d'ancien porte-avions peut contenir une foule. C'est ainsi que le 19 juin, vers 14h00, le quai Stalingrad avait repris l'aspect du quai Cronstadt d'avant guerre : des centaines d'invités se pressaient sur le port pour prendre le service d'embarcation, que la direction du port avait très remarquablement organisé, afin de les conduire au « Béarn », au fond de la darse des sous-marins. A bord du « Béarn », ils trouvaient le vaste hangar pavoisé, illuminé. Sur l'estrade réservée à l'orchestre, la musique du bâtiment amiral « Colbert », mise à la disposition des organisateurs par M. le V.A.E Cabanier commandant l'escadre, les attendait. Et cela au moment où un jury de marins procédait à l'élection de la reine des sous-marins 1960, qui devait être désignée parmi les reines des sous-marins (chaque bâtiment ayant déjà élu la sienne). Ce fut Mlle Gabrielle Raphelli, étudiante de seize ans, reine du sous-marin «Morse», qui fut élue reine de cette fête, ses dauphines étant respectivement Mlle Lucette Gil, reine du sous-marin «Saphir», et Mlle Régine, reine du sous-marin «Millé». C'est au bras du C.V P. Roy, Cdt le «Béarn» et la base que la reine des sous-marins ouvrit le bal, accompagnée de ses dauphines, qui avaient respectivement pris le bras du C. F. Guillou, cdt la 1re escadrille de sous-marins et du roi du bal : le Q-M. Mécanicien Komforza, du «Roland-Morillot». Après quoi, le C.V P. Roy, Cdt le «Béarn» entouré du C.F Guillou, Cdt la 1re escadrille de sous-marins, du C.F Petit, Cdt en second de la base et des Cdt des sous-marins reçut dans son salon pour un vin d'honneur toutes les reines, ainsi que les membres du comité du bal, qui lui furent présentés par l'O. R. Vlk, officier adjoint du «Béarn»,

**Cols Bleus n° 652 02 juillet 1960 (suite)**

M. Salaun, directeur du Foyer Nautilus, le premier-maître électricien Champnier, président, et le maître détecteur Omnes, vice-président du comité.

Dans le hangar du «Béarn», où se pressaient environ 3000 personnes, le bal battait son plein. Une distribution massive de cotillons vint ajouter de l'animation et de la couleur. Les danseurs et leurs jolies danseuses ne s'interrompaient que pour un «bol d'air» sur la plage arrière ou sur le pont d'envol du vieux «Béarn», ou encore pour s'arrêter un instant aux buffets mis à leur disposition.

Et cela dura ainsi jusqu'à l'heure des « couleurs » du soir. Les embarcations dans lesquelles avaient pris place les cavalières de nos sous-mariniens et qui semblaient pavoisées par toutes leurs robes multicolores firent route à nouveau vers le quai Stalingrad.

**Cols Bleus n° 654 16 juillet 1960****Attribution de commandements****SOUS-MARINS****LIEUTENANTS DE VAISSEAU**

- \* Martin (P.L.L.), Espadon.
- \* Salmon-Legagneur (P.A.R.M.), Artémis
- \* De La Brosse (Y.), L'Astrée.
- \* Berlizot (P.P.), Laubie.
- \* Barbier (H.), Flore.
- \* Petit (B.L.M.J.), La Créole.

**Cols Bleus n° 655 23 juillet 1960****Projet Polaris**

La fusée Polaris a effectué, avec succès, son 67e lancement de la base sous-marine de San Clément, petite île de la côte de Californie. Le précédent lancement, effectué du navire expérimental « Observation Island » s'était soldé par un échec.

A San Clément, le tube d'éjection de la fusée est un tube sous-marin identique à ceux qui doivent être installés sur les « George Washington ». L'engin lancé la semaine dernière a atteint la distance de 1650 km, la plus forte distance qu'il ait atteinte à ce jour. Le but de l'essai était de vérifier le fonctionnement du système de guidage par inertie et d'étudier la résistance à la chaleur du cône de la fusée, à son retour dans l'atmosphère.

**Les anciens Cols Bleus célèbrent l'anniversaire de la disparition du « Prométhée »**

Nombreux furent ceux qui assistèrent aux cérémonies organisées à Fermanville pour la commémoration du 28e anniversaire de la disparition du sous-marin « Prométhée » qui sombra au large du cap Lévy au cours, d'une sortie d'essais. Etaient présents entre autres, MM, le C.V Landrot, major général, représentant l'amiral J. Amman, préfet maritime ; le C.V Bonnin, commandant le 1er dépôt et directeur du C.L.R.A.M ; le L.V Burban, du «Doris», commandant le groupe de sous-marins ; Autin, président des anciens sous-mariniens ; Poulain, président des anciens cols bleus. ; Simon, ancien sous-marinière, secrétaire de l'A. C. O. M. A. R. ; Cloître, doyen des sous-mariniens... aux quels s'étaient joints MM. le maire et le curé de Fermanville, des veuves et orphelins des disparus et un fort contingent d'estivants.

Après le dépôt des gerbes et la minute de silence, M le curé de Fermanville récita des prières auxquelles s'associèrent tous les présents.

*Cols bleus*

**Cols Bleus n° 656 30 juillet 1960****L'essai du « George-Washington »**

Devançant largement les prévisions les plus optimistes, la Marine américaine a franchi un pas décisif avec le lancement de deux fusées Polaris, effectué par le sous-marin atomique « George Washington ». La réussite de cet essai doit permettre de combler, dans les années qui viennent, le retard des Etats-Unis sur le plan des missiles intercontinentaux. La rapidité avec laquelle le lancement par tubes sous-marins a été réalisée permet de présager une mise en service opérationnelle très prochaine des deux premiers sous-marins atomiques lance-missiles de la série des «Présidents».

**La guerre froide en haute mer**

Débordant largement la limite des eaux territoriales, la guerre froide gagne aujourd'hui la haute mer. Un cargo américain a été arraisonné au large des îles Kouriles alors qu'il longeait à bonne distance une zone d'interdiction délimitée par les Russes en vue de lancements d'engins balistiques. De leur côté, les Américains font survoler à basse altitude les navires-usines suspects et les bâtiments océanographiques travaillant dans l'Atlantique. L'un d'eux, le « Véga », qui croisait au large du cap Canaveral, alors que le sous-marin « George-Washington » effectuait des essais, a été si continuellement surveillé que les Soviétiques ont envoyé une note de protestation véhémement. Tous ces incidents sont autant de symptômes d'une tension croissante que la moindre maladresse de la part des exécutants peut faire dégénérer en casus belli.

**Cols Bleus n° 657 07 août 1960****Bases anglaises pour les sous-marins atomiques**

Des pourparlers sont en cours entre les gouvernements britannique et américain pour l'installation éventuelle de bases sous-marines en Angleterre. La Marine des Etats-Unis, qui vient de réussir le lancement de deux fusées Polaris parties des tubes récemment installés à bord du sous-marin atomique « George Washington », se préoccupe des moyens de ravitailler ce type de navire. La dimension du missile rend le rechargement des tubes à peu près impossible à la mer. De plus, le mécanisme de guidage atomique par inertie demeure extrêmement délicat et exige des contrôles fréquents. Si, comme il est probable, les six premiers sous-marins de la série des « Présidents » sont en avance sur leur programme, il devient urgent de prévoir pour eux des bases extérieures plus rapprochées de leur zone d'action que la base de Groton ou celle de San Clémentine.

L'Angleterre acceptera volontiers de prêter une ou plusieurs de ses rades à la Marine américaine pour l'installation de bases sous-marines. Outre l'appel qui sera fait à son industrie, elle ne manquera pas de tirer de cette expérience un grand nombre d'enseignements précieux.

**Cols Bleus n° 660 03 septembre 1960****Du nouveau à l'Ecole d'Application de l'Energie Atomique**

L'extension à toutes les armes du rôle imparté à l'Ecole d'application maritime de l'Energie atomique de Cherbourg revêt une certaine importance. Dès l'année dernière avait été ouvert un stage à l'intention des élèves de l'Ecole navale, des médecins et des pharmaciens. Sous la compétente direction de M. le C. V. Bellet, et grâce à ses éminents spécialistes, notre école a étendu son renom et prend de l'importance. Désormais, elle sera ouverte aux spécialistes de toutes les armes en accord avec le centre de Saclay et les organismes qui en dépendent. Toute notre défense nationale n'est-elle pas intéressée, en effet, au problème atomique ? Notre nouveau centre d'enseignement interarmes sera rattaché à la Faculté de Caen. Il ouvrira ses portes aux élèves et techniciens appartenant indifféremment à la Marine, à l'Armée [de terre] et à l'Aviation.

**Cols Bleus n° 661 10 septembre 1960****Quand Fulton essayait sous-marins et torpilles**

La rade de Brest et son incomparable plan d'eau ont été le champ d'essai de plusieurs expériences sous-marines. La plus connue, une des plus anciennes aussi, est celle que tenta Fulton au cours de l'été 1801. On peut s'étonner de ce séjour à Brest et cependant Fulton n'était pas inconnu en France. Ce mécanicien américain était venu à Paris en 1797 dans l'espoir que la France, pays des grandes réalisations révolutionnaires, comprendrait et adopterait ses idées. Elles aussi étaient révolutionnaires puisqu'il s'agissait de construire des bateaux naviguant sous l'eau. Fait plus surprenant encore : Fulton pensait que l'utilisation militaire de ces « sous-marins » ferait disparaître la piraterie et assurerait la libre circulation des bateaux de toutes les nations à la surface des mers. La naïveté rejoignait la générosité. Cependant Fulton est bien accueilli en France où il a l'estime de quelques savants. Il soumet les plans de son sous-marin au Directoire qui refuse cette nouvelle arme « trop horrible et trop barbare ». De plus, le submersible ne saurait évidemment avoir aucun avenir. Bonaparte, premier consul, n'est pas de cet avis. En 1800, il nomme une commission chargée d'étudier les plans de l'Américain. Elle les accepte et ouvre un crédit à Fulton. Un premier submersible, le « Nautilus », est construit, mis à l'eau en Seine et navigue jusqu'au Havre de juillet à novembre 1800. Fulton ne s'arrête pas là. Il fait construire chez les frères Perrier à Paris un nouveau « Nautilus » qui, après un essai au pont des Invalides, est transporté à Brest. Fulton accompagné de trois hommes y arrive lui-même, porteur d'une lettre de recommandation pour le préfet maritime. Celui-ci, Caffarelli, a d'ailleurs reçu instruction du ministre pour faciliter la tâche du constructeur et le soustraire aux formalités ordinaires exigées pour les amateurs en courses. Fulton a reçu aussi l'autorisation de demander à la Marine de la poudre de guerre. Il a ainsi toute liberté d'action. Premiers essais : ceux du « Nautilus » qui ont lieu à partir du 3 juillet 1801. Le submersible propulsé à la voile en surface et à bras en plongée accomplit une série d'expériences dans le port de Brest. Il abat son mât en deux minutes, plonge et fait sous l'eau un parcours de 400 mètres en sept minutes. Le 7 août, Fulton descend « avec une provision d'air condensé dans un globe de cuivre de la capacité d'un pied cube. On avait poussé la pression jusqu'à égaliser 200 atmosphères ». C'est le premier réservoir à gaz comprimé à haute pression. Avec ses trois compagnons, Fulton reste plus de quatre heures à l'aise sous sept mètres d'eau. L'épreuve est donc concluante et il ne semble pas qu'il y ait eu d'autres essais du « Nautilus ». Seconde tentative : les torpilles. Les débuts sont aussi satisfaisants. Le 3 juillet 1801, Fulton avait équipé une longue pinasse d'une hélice actionnée par 24 hommes. Avec une torpille ne contenant que 20 livres de poudre, il avait fait sauter une vieille chaloupe dans la rade. Cette pinasse fut en fait le premier torpilleur, sa destination étant d'attaquer à la torpille les navires anglais. Le nom de « torpédo » a été créé par Fulton lui-même. Comment se présente cet engin. C'est une assez grande boîte de cuivre pouvant contenir de 80 à 100 livres de poudre à canon. Cette boîte renferme une platine de fusil qui est reliée à un mouvement d'horlogerie et fait feu à un moment donné. Le tout est attaché à l'extrémité d'une longue corde. A l'origine, un système compliqué attirait la torpédo contre les flancs des navires. Fulton, par la suite, a imaginé un procédé plus simple ; on dirige la torpédo contre les bâtiments à l'ancre avec l'aide du courant. C'est ce système, semble-t-il, que l'on demande à Fulton d'utiliser contre les navires anglais qui faisaient alors le blocus de Brest. Au début du mois d'août 1801, le « Nautilus » accompagné du torpilleur prend la mer en direction du Conquet. La Marine, se conformant à l'instruction ministérielle, a accordé quelques facilités à Fulton : deux canots, des marins, un pilote. La tentative proprement dite est connue par les lettres adressées par le préfet Caffarelli au ministre. Fulton est au Conquet, face aux Anglais. Il les observe et se rend compte qu'ils ne mouillent plus si près ; il semble assuré que les Anglais ont eu vent de ses projets et se tiennent sur leurs gardes. Cependant, il veut tenter quelque chose avec sa torpédo. Il sollicite alors un plus large concours de la Marine : six canots bien armés et 120 hommes pour protéger sa retraite après l'attaque des navires anglais. Qu'en pensent les autorités mari-

**Cols Bleus n° 661 10 septembre 1960 (suite)**

times. Caffarelli nous le dit. Elles se refusent à associer des marins à cette entreprise et regrettent que Fulton ne se serve pas du « Nautilus » qui, par son invisibilité, placerait la torpille auprès des cibles et assurerait le succès de l'opération.

Elles considèrent surtout que « cette manière de faire la guerre à son ennemi porte avec elle une telle réprobation que les personnes qui l'auraient entreprise et y auraient échoué seraient perdues. Certes, nous dit le préfet maritime, ce n'est pas là la mort des militaires ».

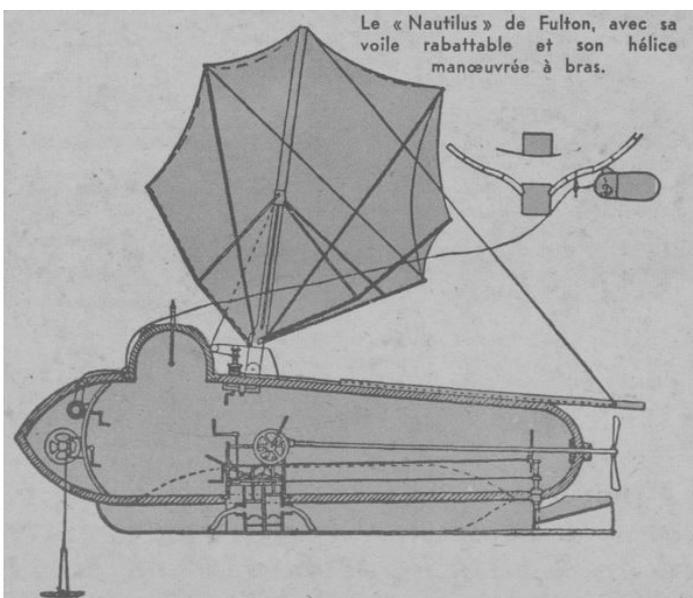
La suite n'est pas très heureuse. Fulton veut attaquer deux frégates mouillées près de Saint-Mathieu et laisse dériver contre elles la « torpédo ». Mais, drossée par les courants près de La Parquette (tourelle au large du Toulinguet), elle n'atteint pas son but. Les essais sont compromis. Comment expliquer cette fin malheureuse ?

Les Anglais se tenaient sur leurs gardes mais on s'explique mal pourquoi Fulton a abandonné le « Nautilus » et a préféré utiliser pour le torpillage une sorte de mine flottante. Il n'était pas assuré de la réussite de cette mine qui, semble-t-il, n'aurait fonctionné qu'avec une forte détente.

On perçoit mal aussi la réticence des autorités maritimes de fournir à Fulton de plus larges moyens d'action. Sans doute ont-elles agi sur ordre supérieur. Le gouvernement, d'ailleurs sceptique sur le résultat de ces essais, a pu voir dans le sous-marin et les mines flottantes une arme déloyale dont l'emploi aurait entraîné des représailles ; plus vraisemblablement, Bonaparte, vrai maître de l'heure, n'accordait d'importance qu'aux opérations sur terre et ne s'intéressait pas plus aux projets de guerre sous-marine qu'à ceux de navigation à vapeur. Le « Nautilus » et la torpédo tombent alors dans l'oubli. Fulton passe en Angleterre, y montre aussi l'efficacité de son invention ; mais Trafalgar ruine à nouveau ses espérances et les Anglais ne sont pas plus désireux que Bonaparte de diffuser cette arme terrible. Fulton, le précurseur, n'a plus alors qu'à retourner aux États-Unis et à reprendre, avec succès, cette fois, ses tentatives de navigation à vapeur. Ironie du sort !

Des essais de navigation sous-marine qui avaient paru trop horribles à des militaires ont lieu à nouveau à Brest en 1845 et 1847. Le promoteur est cette fois un homme bien pacifique, le docteur Payerne, qui relève dans le Goulet des canons naufragés et extrait un rocher gisant par 12 mètres dans le port !

par Paul ROGER



*Cols bleus*

**Cols Bleus n° 662 17 septembre 1960****L'Ecole d'Application Maritime l'Energie Atomique****Création**

L'Ecole d'Application Maritime l'Energie Atomique (E.A.M.E.A.) a été créée en 1956 et ouverte le 1er octobre 1958, une fois en possession des locaux, du matériel et des cadres nécessaires. Une première année a été consacrée à la conception de l'Ecole, une deuxième année à sa réalisation. Le 5 octobre 1959 était inaugurée, en présence de M. Debiesse, directeur du Centre d'études nucléaires de Saclay et de l'Institut national des sciences et techniques nucléaires (I.N.S.T.N), la deuxième session d'une école qui se distingue des autres écoles de la marine, non seulement par son aspect, son but, son caractère et ses charges, mais aussi, et principalement, par ses rapports avec l'Education nationale et le commissariat à l'Energie atomique.

**But**

Le but de l'E.A.M.E.A a été défini à l'origine par l'arrêté portant création de l'école, à savoir la formation d'officiers, commandants et chefs de service, à bord de bâtiments à propulsion nucléaire, la formation d'officiers spécialistes des questions nucléaires, la formation, enfin, d'officiers-mariniers et de marins en vue de les rendre aptes à servir sur des bâtiments à propulsion nucléaire. L'avenir appartient à la technicité, cela ne fait aucun doute ; il s'agit donc de développer chez tous ceux qui sont susceptibles d'en tirer profit, pour eux-mêmes et pour la marine, les connaissances scientifiques et techniques, et ceci sans distinction de corps et d'origine. L'ère où l'officier était considéré comme un simple utilisateur est révolue ; il doit maintenant pouvoir joindre à la pratique de l'exploitation de sérieuses connaissances théoriques ; cela exige une formation approfondie dans ce domaine nouveau de l'atome. Ainsi, la préparation du personnel au futur atomique de la marine est-elle longue, coûteuse, délicate, mais indispensable. Elle commande le caractère très particulier de cette école.

**Caractère**

Le cours fondamental de l'E.A.M.E.A est l'homologue du cours du Génie atomique de Saclay. Il s'adressait initialement aux seuls officiers de la marine. Depuis, une décision du 9 janvier 1959 mettait un certain nombre de places de l'E.A.M.E.A à la disposition des armées de terre et de l'air, dont un certain nombre d'officiers ont effectivement suivi le stage de la deuxième session. Les actes de candidature se font vers le mois de mars. Sont retenus, au choix uniquement, les officiers de la marine ayant déjà une spécialité : sous-mariniers, détecteurs, transmetteurs, électriciens, mécaniciens, etc., et par conséquent d'un âge généralement supérieur à vingt-huit ans. Les officiers ainsi sélectionnés subissent à leur arrivée un examen probatoire avant de suivre un cours dont la durée actuelle est de dix-sept mois, fractionnée en plusieurs phases :

- \* d'octobre à juillet à l'E.A.M.E.A., période au cours de laquelle l'enseignement porte sur la physique générale, nucléaire et atomique et les mathématiques avancées (trois mois), puis sur la neutronique, la thermique, la technologie, le contrôle et la protection des réacteurs (six mois) Après un stage d'une semaine au Centre de Marcoule, une brève synthèse clôture cette première phase, où l'enseignement est loin d'être purement théorique, puisque le programme prévoit trente-neuf manipulations de physique nucléaire, neutronique, électronique, protection et contrôle ;
- \* de septembre à février, les officiers stagiaires suivent individuellement au C.E.N. de Saclay ou éventuellement au C.E.N. de Grenoble des stages de spécialisation de six semaines. Ils se regroupent ensuite à Saclay pour étudier un avant-projet de réacteur nucléaire en vue de l'obtention d'un diplôme d'ingénieur.

**Les moyens d'enseignement**

Les moyens d'enseignement sont étroitement liés au protocole d'accord entre le ministère de l'Education nationale et le ministère des Armées. Il était en effet inconcevable qu'une école de ce caractère se replie sur elle-même étant donné la complexité et l'évolution des techniques ; un contact permanent avec les organismes qualifiés, le commissariat à l'Energie atomique était absolument nécessaire. Dans ce but, un protocole d'accord a été signé en 1958 sous la haute autorité de M. Guillaumat et

**Cols Bleus n° 662 17 septembre 1960 (suite)**

sous l'égide de l'Institut national des sciences et techniques nucléaires, grâce à son directeur, M. Debiesse. Du fait de ce protocole, l'enseignement atomique de la marine à Cherbourg reçoit une consécration officielle ; le travail des officiers stagiaires peut être sanctionné non seulement par un brevet d'atome de la marine, mais encore par un diplôme civil d'ingénieur en génie atomique, au même titre que les élèves du cours de génie atomique de Saclay. Ce diplôme est délivré par un jury comprenant un président désigné par le directeur de l'I.N.S.T.N et un nombre égal de membres désignés par le directeur de cet institut et le commandant de l'E.A.M.E.A.

Ce protocole permet également à l'E.A.M.E.A de bénéficier d'une aide extrêmement appréciable du C.E.N de Saclay, en personnel et en matériel, grâce à l'obligeance de son directeur, M. Debiesse, et à celle des chefs de divers départements et services et de leurs collaborateurs. Saclay apporte le concours de ses conférenciers dont les exposés apportent à l'enseignement diffusé par les professeurs de l'Ecole -officiers d'active et de réserve et recrutés sortant des grandes écoles-, une touche d'actualité mêlée à leur expérience personnelle d'ingénieur. Saclay apporte enfin le concours de ses moyens matériels en permettant à l'E.A.M.E.A de compléter efficacement l'appareillage dont l'école a besoin pour son enseignement pratique.

**Les charges**

A l'origine, la seule tâche de l'école était l'enseignement du génie atomique ayant pour thème l'étude des réacteurs. Par la suite, d'autres charges sont apparues et des stages divers sont venus s'ajouter en 1959-60 au cours principal, en particulier celui des médecins et pharmaciens de la marine et le stage préparatoire à l'Ecole militaire de spécialisation atomique de Lyon (E.M.S.A.). Ces charges continuent leur évolution dans le sens d'une vocation « interarmes », puisqu'il vient d'être décidé de réunir dès l'année scolaire 1960-61 l'E.M.S.A. à Lyon (division scientifique) et l'E.A.M.E.A pour les implanter à Cherbourg. Il revient à l'E.A.M.E.A d'organiser ce nouveau cours prévu pour la mi-octobre 1960, en collaboration avec l'Université de Caen, où les futurs stagiaires se présenteront pour obtenir leur certificat de physique nucléaire. Par ailleurs, il est prévu un cours d'armes atomiques pour les officiers de la marine. Ainsi, l'enseignement de l'E.A.M.E.A couvre un ensemble extrêmement varié, puisqu'il a pour fondement l'enseignement des réacteurs, l'enseignement poussé de physique nucléaire, l'enseignement des armes atomiques, l'enseignement de la radioprotection pour les médecins et les pharmaciens de la marine. L'accroissement de ces charges entraîne une extension importante de l'école, tant sur le plan immobilier que sur le plan des effectifs, mais principalement dans le domaine du matériel d'instruction. C'est ainsi que l'E.A.M.E.A recevra, dans un prochain avenir, une pile atomique destinée à l'enseignement et dont l'étude est actuellement en cours.

**Prises de commandement**

Le sous-marin de chasse « Doris », en voie d'achèvement à l'arsenal, vient de recevoir son commandant ; le L.V Burban, installé dans ses fonctions, par le C.V Landrot, major-général. Rappelons que le L.V Burban commandait le « Requin » lors de sa croisière d'endurance, au cours de laquelle le sous-marin allait rester quarante-deux jours en plongée.

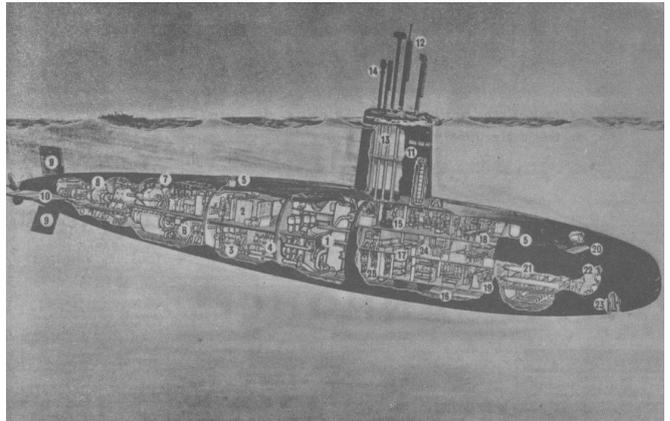
**Cols Bleus n° 668 29 octobre 1960****Lancement du premier sous-marin atomique anglais**

A Barrow-in-Furness, en présence de la reine Elizabeth, a été lancé vendredi 21 octobre, le premier sous-marin atomique anglais, « Le Dreadnought ». Le « Dreadnought », bâtiment de 3.500 tonnes mis sur cale il y a deux ans, est le plus grand, sinon le plus long sous-marin de la Navy. Mais il ne sera mis en service qu'en 1962.

1 :Salle du réacteur. 2. Salle de contrôle du réacteur. 3. Machines auxiliaires. 4. Générateur diesel. 5. Panneau de secours. 6. Condensateur principal. 7. Turbines principales. 8. Moteur à propulsion électrique (alternatif). 9. Gouvernails. 10. Barre de plongée arrière. 11. Pont de navigation en surface, 12.

**Cols Bleus n° 668 29 octobre 1960 (suite)**

Périscopes. 13. Radar et antennes de radio. 14. Schnorkel. 15. Salle de contrôle. 16. Batteries électriques. 17. Quartier de l'équipage. 18. Quartier des officiers. 19. Equipement électrique. 20. Barre de plongée avant. 21 Magasin des torpilles. 22. Tubes de lancement des torpille. 23. Ancre. 24. Cuisine. 25. Chambre froide et provisions de bord, etc.

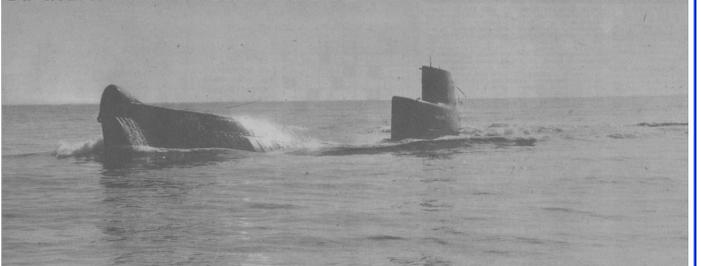
**Cols Bleus n° 671 26 novembre 1960****L'arme « sous-marine » et les sous-mariniens**

Ces messieurs de l'Aéronavale, depuis que le « Clemenceau » parade à toutes les pages de la presse et s'annexe même la télévision, certainement ont senti s'enfler leur petite vanité. Peut-être aussi, satisfaits de la curiosité qu'ils ont suscitée, maintenant, n'aspirent-ils plus qu'à une seule chose : faire plus ample connaissance avec leur bel outil, mais dans le calme et le travail, loin du monde officiel. Il en est d'autres plus humbles, mais non moins fiers, qui mériteraient bien de retenir l'attention. Ce sont les sous-mariniens. Un bel avenir pour eux se prépare et « Cols bleus » a décidé de leur consacrer quelques-unes de ses colonnes.

**POURQUOI devient-on sous-marinier ?**

Les raisons n'en sont pas toujours très précises. Jusqu'à présent, le sous-marin n'était qu'une unité de faible tonnage; ses habitants, en raison du caractère exigu du lieu, se devaient de former une communauté spécialement unie. La discipline a la réputation de n'y pas revêtir le caractère rigide et sec qui est celui des grosses «bailles». Le patron, très certainement, tout en demeurant ferme, sait mieux qu'ailleurs paraître bon enfant. Il tolérera sans difficulté une certaine tenue d'un négligé artistique. L'on vit ensemble, officiers, officiers-mariniens et équipage, formant véritablement une petite famille.

Du nouveau dans la sous-marine



L'avancement et la solde y bénéficient d'avantages sérieux. Et puis, il y a le métier. Les connaissances techniques exigées et les qualités requises font de l'arme sous-marine, il faut le dire, une arme à la pointe du progrès, une arme d'élite. Enfin, il y a cette vie très particulière faite, plus qu'ailleurs, de contrastes. Les nombreuses heures de « bannette » mais aussi les veilles harassantes, la gerçure des embruns durant le quart de nuit dans la baignoire, presque seul, isolé des autres par le panneau fermé, les trop longues périodes emmurées, dans l'atmosphère lourde qui ne saurait étouffer le désir d'un peu d'air frais et d'un rayon de soleil, sans oublier aussi les fameux

## Cols Bleus n° 671 26 novembre 1960 (suite)

## Cols Bleus n° 671 26 novembre 1960 (suite)



casse-croûte qui sont de tradition. C'est bien un peu tout ça qui attache, plus que les beaux raisonnements, à la vie de sous-marinier. Et puis il y a les souvenirs, les bons, les mauvais, les amusants. Comme toujours, tôt nous étions partis avant les autres, les escorteurs avec lesquels nous devions travailler. Par 40 mètres d'immersion, déjà, l'amical exercice nommé casex 6 était engagé. Au C.O. s'orchestrant sur le papier calque en noir et rouge, en noir et bleu, comme un cirque bien réglé que venaient contrôler les « pings » du Vélox ou les distances furtives du Sonar. De temps à autre, un boum étouffé suivi d'un léger frémissement de la coque marquait l'attaque de l'un des escorteurs, alors l'officier de quart tentait un de ses dérobements favoris : pointe de vitesse, barre toute à gauche (ou toute à droite). Enfin, tout allait pour le mieux quand, tout à coup, une boîte de jonction électrique prend feu au poste central. C'est un véritable feu d'artifice d'étincelles qui jaillit d'une cloison à l'autre. La lumière s'éteint et c'est l'obscurité dans le reste du bâtiment. L'officier en second se précipite sur les lieux. Le commandant donne l'ordre de lancer les fusées rouges, signe de retour en surface d'urgence et de venir à la route de sécurité pour éviter les risques de collision avec les escorteurs. Bien sûr, le feu est immédiatement attaqué, mais la fumée envahit les locaux et fait tousser et pleurer. « Les fusées sont-elles lancées ? — Oui, commandant ». Et deux minutes après : « Chassez partout. » Et l'on fit surface, un peu vite il est vrai pour les connaisseurs, le feu éteint, tout de même heureux d'ouvrir le panneau, sous le regard anxieux des escorteurs. Tout s'était très bien passé, en somme. Cet incident prenait figure d'un exercice hautement instructif. Que l'on se remémore la dureté de l'entraînement subi en Baltique par les jeunes équipages allemands avant d'affronter les longues et dangereuses campagnes en Atlantique pendant la dernière guerre. Que l'on analyse les souvenirs de ceux des nôtres, ceux du « Rubis », par exemple, lorsqu'ils allaient mouiller leurs mines au large des côtes ennemies, et l'on comprendra qu'il ne s'agit pas là d'un jeu d'enfant.

Non, tout le monde ne peut être sous-marinier. Une excellente santé, bien entendu, est nécessaire pour endurer et le chaud et le froid, le manque de sommeil et les conditions de vie particu-

lières de ce milieu. Mais il faut aussi un équilibre nerveux parfait pour rester calme dans les pires circonstances et conserver aux gestes et aux réflexes toute leur efficacité. La vie de l'équipe tout entière en dépend et, par 300 mètres d'immersion, peu de fautes pardonnent.

Cette vie commune, dans laquelle les défauts s'accusent et les susceptibilités s'exaspèrent, ne peut tolérer les égoïsmes et suppose une sociabilité marquée. Enfin, par-dessus tout, envers et contre tout, un solide optimisme doit être la marque du sous-marinier. Sans doute, dira-t-on, les sous-marins, avec la propulsion atomique, augmentent considérablement de tonnage, autorisent un confort inconnu jusqu'alors.

Certes, les progrès réalisés dans la régénération de l'atmosphère permettent aujourd'hui une vie en vase clos durant de très longues périodes. Doit-on conclure que le sous-marin deviendra d'ici peu une arme de tout repos ?

Félicitons-nous de ces avantages appréciables, mais n'oublions pas que la complexité sans cesse croissante du matériel, l'augmentation des vitesses et des immersions maximales de plongée, la durée des périodes de claustration, continueront à exiger des équipages de sous-marins les solides qualités d'un personnel de choix. Certes, l'arme sous-marine vaudra par la réussite technique de son matériel, mais celui-ci perdrait toute sa valeur s'il n'était pas servi par un personnel d'élite.

(A suivre.) A. L.

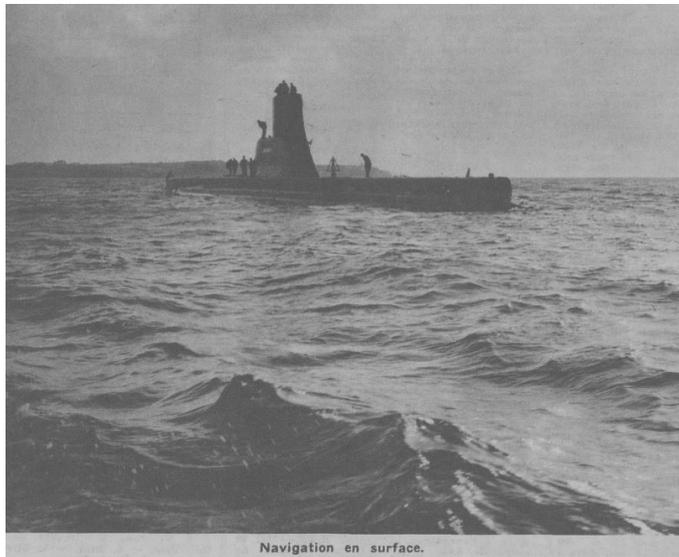


*Cols bleus*

## « L'Arme Sous-Marine et les Sous-Mariniers »

**La réorganisation de l'École de navigation sous-marine**

Le précédent article paru dans Cols Bleus, sous le titre « L'Arme Sous-Marine et les Sous-Mariniers », a présenté quelques aspects de la vie particulière de cette arme, les qualités qu'elle exige et les connaissances qu'elle requiert. Ces qualités, dans une certaine mesure, les tests psychotechniques les décèlent, l'expérience leur permet de s'épanouir, mais les connaissances, elles, doivent s'acquérir et l'école est très certainement le lieu où l'étude est la plus fructueuse.



Navigation en surface.

L'École de Navigation Sous-marine représente donc un stade essentiel dans la carrière de sous-mariner. Elle doit évoluer comme l'arme elle-même et c'est pourquoi il ne faut pas s'étonner de lui voir faire peau neuve. Cette réorganisation de l'E.N.S.M, depuis un certain temps sa nécessité était ressentie. Tout arrive. Dans quelques jours, la circulaire qui la décide paraîtra ; son application est prévue pour janvier 1961.

**Les raisons de cette réforme**

Cette réforme se propose d'assurer tout d'abord un recrutement plus homogène et mieux adapté aux besoins. L'E.N.S.M est chargée de former annuellement 150 mécaniciens, électriciens et torpilleurs en cinq sessions. Si ce chiffre excède parfois les besoins, il n'en reste pas moins que l'on dénonce périodiquement la pénurie de vocations de sous-mariniers. Certes, beaucoup de jeunes qui, au centre de formation d'Hourtin, pensaient entreprendre une carrière sur les sous-marins, en raison du manque d'information, au lieu de poursuivre dans cette voie, se laissent entraîner par leurs camarades à choisir en définitive la surface. Ils y font leur trou et n'éprouvent plus alors le besoin de chercher un salut déjà trouvé. D'autres, au contraire, alors qu'ils ont débuté aux sous-marins, se trouvent aspirés par la surface à la suite des mutations, des carénages, des promotions. S'ils y réussissent, ils sont poussés à s'y maintenir. Actuellement, le personnel envoyé à l'E.N.S.M doit avoir accompli au moins un an de service après la sortie de l'école de spécialité. Il ne doit pas être trop ancien de façon à pouvoir se perfectionner avant d'être promu officier-mariner. Les volontaires ne suffisent pas, l'on doit recourir aux désignations d'office. Cette solution se révèle, en définitive, pleine d'aléas et peu satisfaisante pour les sous-mariniers. En un mot, on peut parler de l'instabilité du personnel sous-mariner. Cette instabilité est encore aggravée par l'instabilité opérationnelle due à la rénovation de la flotte sous-marine. En effet, il n'est pas rare de voir le nouveau sous-marin construit à Nantes, au Trait, à Rouen ou au Havre, être armé à Cherbourg, admis au service actif à Toulon ; il sera définitivement affecté à Lorient ou à Oran. Mais il est un autre mal. Parmi les équipages des sous-marins, on peut distinguer deux groupes de spécialités. D'une part, celui des mécaniciens, des torpilleurs et des électriciens qui passent à l'E.N.S.M ; d'autre part, les représentants des autres spécialités : les détecteurs, les transmetteurs, les commis, les boscos, les cuisiniers... Si les éléments du premier groupe étaient con-

sidérés comme le corps de la sous-marine, dans bien des cas l'appartenance des éléments du deuxième groupe n'est qu'occasionnelle. Or, aujourd'hui, où le matériel électronique et l'exploitation du Central informations se sont considérablement développés, le personnel qui œuvre dans ce domaine, prend une importance de plus en plus considérable et le manque d'homogénéité dans le recrutement des uns et des autres peut nuire incontestablement à l'union si désirable de l'équipe. Il est un autre domaine où la réforme était nécessaire, celui de l'instruction. Le personnel sous-mariner, nous l'avons vu, doit être formé. L'École, elle, n'enseigne actuellement que les mécaniciens, les électriciens et les torpilleurs. Ceux-ci sont soit des matelots déjà anciens, soit de jeunes quartiers-maîtres. Aucun d'entre eux n'est encore passé au cours de quartier-maître de sa spécialité. Aussi, durant le cours à l'E.N.S.M, il est non seulement nécessaire d'apprendre le sous-marin sur lequel les élèves possèdent, soit peu d'idées, soit des notions trop personnelles, mais encore il est indispensable de repreciser l'enseignement de spécialité. Dans ce domaine, les connaissances sont celles du BE, améliorées ou obscurcies par deux ou trois ans d'ancienneté. Et, en résumé, cet enseignement n'est pas intensifié. Trop poussé pour les jeunes, il est insuffisant pour les anciens. Il demeure trop théorique et la pratique fait défaut par suite de la rareté des sorties à la mer. De plus, que penser de la formation, en tant que sous-mariner, du radio, du détecteur, du bosco, qui eux, ne sont pas astreints à suivre les cours de l'E.N.S.M. ? C'est à l'occasion des travaux d'entretien et des exercices qu'ils doivent apprendre cette partie de leur métier. Les conditions de cette instruction se révèlent peu favorables à l'acquisition des connaissances requises. Cependant, l'on est bien obligé de faire assumer au matelot détecteur ou manœuvrier, pendant ses heures de faction, la responsabilité du bâtiment et l'exécution des rondes de sécurité.

**La réforme**

Cette réforme comporte :

1. La création d'un cours élémentaire d'initiation, comprenant un stage d'environ deux mois sur les sous-marins en activité, et d'un mois et demi à l'E.N.S.M. Ce stage est ouvert aux matelots et quartiers-maîtres de 2ème classe de toute spécialité. Il assure la formation élémentaire et obligatoire du sous-mariner. La sortie de cours est sanctionnée par le certificat élémentaire de sous-mariner qui donne droit à l'attribution d'un nombre de points supplémentaires compris entre 20 et 50 (ces points ne peuvent être reportés dans le grade supérieur) et du port d'un insigne en laine rouge.
2. Le cours supérieur de qualification de deux mois. Ce cours est ouvert aux seuls quartiers-maîtres mécaniciens, électriciens et torpilleurs sortant des cours de quartiers-maîtres de spécialité avec l'admissibilité au grade de second-maître. Il est destiné à assurer l'instruction des sous-mariners des cadres des sous-marins dans les spécialités prévues. La sortie du cours est sanctionnée par le certificat supérieur de sous-marin qui donne droit à l'attribution d'un nombre de points supplémentaires compris entre 50 et 150 (ces points peuvent être reportés dans le grade de second-maître) et au port de l'insigne métallique.
3. Les quartiers-maîtres admissibles au grade de second-maître et les seconds-maîtres des spécialités autres que celles d'électriciens, mécaniciens et torpilleurs, ont la possibilité d'obtenir le certificat supérieur de sous-marin par examen direct. Ils conservent donc la possibilité de faire une carrière complète aux sous-marins.
4. A titre transitoire, le certificat supérieur de sous-mariner est attribué à tous les titulaires de l'actuel certificat d'aptitude à la navigation sous-marine.

**Observations sur cette réforme**

Tout d'abord il faut remarquer que cette réforme différencie nettement la formation élémentaire de base réservée à l'opérateur, de la formation supérieure des futurs gradés déjà instruits dans leur spécialité. L'instruction véritable est donnée au niveau du quartier-maître admissible ou second maître et assure le recrutement de cadres valables et dévoués qui ont opté en pleine connaissance de cause pour l'arme sous-marine. Elle

**Cols Bleus n° 672 26 novembre 1960 (suite)**

assure l'homogénéité du recrutement puisque dans l'avenir, seuls les titulaires du certificat élémentaire, éléments qui très tôt auront choisi les sous-marins, pourront prétendre au certificat supérieur. C'est la raison pour laquelle la proposition de faire participer les spécialités autres que celles de mécaniciens, électriciens et torpilleurs au stage du cours supérieur n'a pas été retenue. Le passé de sous-mariner du personnel radio, détecteur, gabier... représente un actif jugé parfaitement valable et le matériel dont il est chargé à bord n'étant pas essentiellement différent de celui qui lui est enseigné à l'Ecole de spécialité, le stage au cours supérieur représentait une nouvelle immobilisation inutile. L'examen direct, après stage probatoire, a paru suffisant. Il est une autre proposition qui, elle aussi, n'a pas été retenue. Celle visant à rendre le certificat supérieur de sous-mariner équivalent à un certificat d'aptitude à la conduite des machines à vapeur et aux chaufferies. Mais un sous-marin présente un matériel très particulier et au moins jusqu'à l'apparition du sous-marin atomique, l'on estime que les mécaniciens devront aller à la surface pour étendre le champ de leurs connaissances avant l'entrée au cours du brevet supérieur.

Comme on le voit, cette réforme de l'E.N.S.M. fournit des remèdes valables aux maux actuels. Elle assure l'homogénéité du corps des sous-mariniers, elle améliorera la stabilité du personnel, elle garantira la valeur des cadres. Mais tout en assurant des avantages, qui seront explicités dans le prochain article, elle présente un autre mérite : celui de ne pas enfermer le sous-mariner dans le cadre trop étroit d'une spécialité. Elle laisse toute latitude d'évasion temporaire vers la surface et ces séjours pourront même être recherchés avec profit, dans le cas des mécaniciens par exemple. En cela, l'arme sous-marine se différencie de l'aéronavale. A. L.

**Cols Bleus n° 673 03 décembre 1960**

Ce sous-marin, c'est F «Andromède» qui fend les eaux du Scorff à Lorient avant d'aller sous celles des océans. Lisez en pages 8 et 9 la suite de notre enquête « Du nouveau dans la sous-marine » et l'annonce de notre nouveau concours.

**L'Arme Sous-Marine et les Sous-Mariniers »,**

L'équipage d'un sous-marin est composé Il presque uniquement de volontaires. Du matelot sans spécialité, chargé de l'office des maîtres, au premier-maître timonier, patron et chef de quart, tous ont choisi ce métier un peu extraordinaire. Et pourtant, la vie du sous-mariner est fatigante physiquement et moralement. Vivre des jours et des jours sans air pur, les oreilles soumises à la dépression du schnorchel, être privé de vivres frais au bout

**Cols Bleus n° 673 03 décembre 1960 (suite)**

de quelques jours, cela demande une santé de fer. Et pour garder sa bonne humeur, son calme, ses réflexes dans ces conditions d'inconfort et de vie commune, il faut un caractère bien trempé. C'est pourquoi, seul un personnel de choix peut surmonter ces inconvénients et faire carrière aux sous-marins. Il est normal que ce personnel choisi bénéficie de certains avantages par rapport aux autres. Ce sont ces avantages et leur influence sur la carrière des sous-mariniers que nous allons voir aujourd'hui.



	Quartier-Maitre	Second-Maitre	Maitre
N'ayant jamais embarqué sur un sous-marin .....	1.7.48	1.4.53	1.4.58
Ayant embarqué sur sous-marins et bâtiments de surface .....	1.7.48	1.10.52	1.1.57
Ayant embarqué uniquement sur sous-marins .....	1.7.48	1.7.52	1.1.56

Avantages pour l'avancement Ils consistent en premier lieu en une majoration de la note PIM attribuée aux Conseils d'Avancement. Cette majoration est de ;

2/10 attribués au personnel embarqué à bord d'un sous-marin en service actif ;

1/10 attribué au personnel embarqué au choix (c'est le cas de tout sous-mariner) ;

1/10 attribué au personnel ayant accompli des services à la mer Soit au total 4/10, ce qui porte par exemple un PIM de 45 points à 63 points. En second lieu, l'obtention des certificats de sous-mariniers permet des points supplémentaires :

20 à 50 points pour le certificat élémentaire.

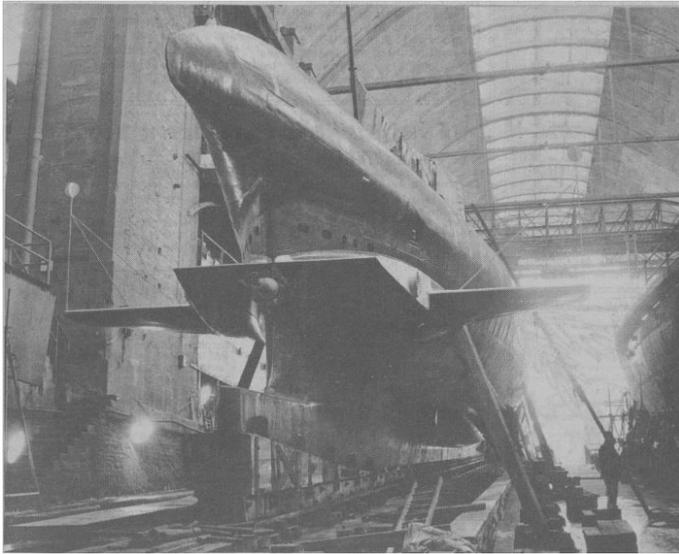
20 à 150 points pour le certificat supérieur (ces points sont reportables dans le grade de second-maître).

En outre les certifiés « écouteurs de sous-marins » peuvent obtenir 10 points supplémentaires à chaque chambre s'ils , sont classés « étoile rouge ». Voici l'exemple réel de trois torpilleurs incorporés sensiblement à la même époque et qui sont! devenus tous trois maîtres B.S. Vous voyez que le sous-mariner a gagné plus de deux ans sur le Surfacier. Cet avancement plus rapide est valable pour toutes les spécialités et a pour résultat que les sous-mariniers ont des responsabilités intéressantes plus tôt que leurs camarades de la surface. C'est un métier de jeunes.

**Aperçus sur la carrière du sous-mariner.**

à titre d'exemple, la carrière type d'un torpilleur

Le matelot torpilleur sortant du cours du B.E., volontaire et apte physiquement embarque pour deux mois sur un sous-marin. S'il donne satisfaction, il va faire le cours élémentaire de l'E.N.S.M d'où il sort au bout d'un mois et demi pour un embarquement sur un sous-marin à Toulon, Lorient ou Mers el Kébir. Outre l'entretien des tubes et des torpilles qui sont sa ^spécialité, il fera le quart : veille en surface, barres de direction et de plongée, écoute sous-marine, table traçante, etc. Comme tout le personnel de quart au Central Opérations, il aura des fonctions débordant largement sa spécialité. Au bout d'un ou deux embarquements il ira au cours de quartier-maître. S'il en sort avec l'admissibilité au grade de second-maître, il sera admis au cours - supérieur de l'E.N.S.M. pour deux mois. Puis il embarquera de nouveau. Le cours du B.S, coïncidant à peu près avec sa promotion de second maître, sera l'occasion pour lui de prendre un petit peu l'air en dehors des sous-marins (A.M.T. - Escadrilles - Surface), ce qui lui servira plus tard. Puis il reviendra comme

**Cols Bleus n° 673 03 décembre 1960 (suite)**

second-maître BS ou maître pour prendre des fonctions de maître chargé torpilleur. En plus de sa charge, il aura à être maître de central (ainsi que le maître électricien et le maître mécanicien), responsable de la tenue du sous-marin en plongée, des opérations de prise de plongée et de retour en surface. Il restera aux sous-marins jusqu'à sa promotion au grade de premier-maître. D'autres horizons lui seront alors offerts, car il sera encore jeune par rapport à ses camarades de la surface. Si l'on prend les autres spécialités on s'aperçoit que le déroulement de carrière y est comparable. Pour certains le séjour à la surface aura lieu avant le B.S (mécanicien) pour d'autres la carrière se terminera plus tôt, au grade de maître. D'autres enfin comme les timoniers quitteront comme second-maître pour revenir breveté chef de quart ; ils feront alors le quart en chef, aussi bien en surface qu'en plongée et seront patrons.

De toute façon le jour où l'on quitte les sous-marins, on a encore toutes les chances de trouver un poste de choix à la surface, le sous-marin n'est pas un cul-de-sac pour ceux qui sont ambitieux !

Les plus brillants peuvent même espérer accéder au grade d'officier des équipages avant la fin d'une carrière normale aux sous-marins

**Avantage de solde**

Comme dans tous les métiers durs et comportant certains risques, il est normal que le sous-marinier ait aussi des avantages d'ordre pécuniaire

La majoration de solde pour services sous-marins est de 33% par rapport à la solde de base alors que la majoration de service à la mer est de 10 %

Le tableau ci-joint vous en donne quelques exemples et permet quelques comparaisons

	Mat. classe céADL	Q.M.2 marié 13 ans de service	S.M. 2 marié deux enfants, après 10 ans de service non BS échelle 3 (1)	Maître marié 4 en- fants, après 13 ans de service non B.S. échelle 3 (1)
Surface .....	F	325,80 NF	671,40 NF	900,00 NF
Sous-marins .....	F	365,70 NF	768,90 NF	1021,80 NF

**La fierté d'être sous-marinier**

Nous avons donc vu, bien rapidement, quels avantages matériels sont accordés aux sous-mariniers. La solde est plus conséquente, ce qui n'est pas négligeable. L'avancement est plus rapide, ce qui, en soi, est appréciable mais a aussi l'intérêt de permettre la formation d'équipages jeunes. De plus, qui dit sous-marinier, dit choix. Celui qui ne donne pas satisfaction, est assuré de ne pas faire de vieux os aux sous-marins. Si vous choisissez de venir avec nous, vous trouverez des camarades et des supérieurs de valeur qui vous aideront et vous conseilleront jusqu'à ce que vous soyez un sous-marinier averti. Vous recevrez une formation technique poussée, non seulement dans votre spécialité, mais aussi dans les autres domaines. Le mécanicien apprendra à écouter, le détecteur ASM

**Cols Bleus n° 673 03 décembre 1960 (suite)**

fera la barre de plongée, le radio la table traçante, etc. Vous aurez non seulement la possibilité mais aussi le devoir de vous intéresser à toutes les activités du bord. Chacun doit pouvoir faire le travail de tous.

Et tout cela, se fera dans une ambiance de bonne humeur, jeune et familiale. Cela vous aidera à compenser le manque de place et de confort bien mieux que n'importe quel autre avantage et vous deviendrez vite un sous-marinier.

par LV GLACHANT

**Cols Bleus n° 674 10 décembre 1960****Le XXe anniversaire de la disparition du « Narval »**

Rappelons que l'Association des Français Libres, en accord avec la Marine nationale, fera célébrer le 14 décembre prochain, à 11 heures, en l'église Saint-Louis des Invalides, une messe solennelle commémorant le XXe anniversaire de la disparition glorieuse du sous-marin Narval. La croix de chevalier de la Légion d'honneur sera remise au sous-marin Narval par M. Messmer, ministre des Armées, en présence d'un détachement de l'actuel sous-marin Narval et des familles des victimes.

**Grand concours de la sous-marine****Cols Bleus n° 675-676 31 décembre 1960**

Article premier. — Le grand concours de la sous-marine est ouvert dès le 24 décembre 1960 à tous nos lecteurs et débute par la première série de questions que nous publions ci-contre. La participation au concours implique l'acceptation, sans réserve, du présent règlement.

Art. II. — Chaque semaine, pendant six numéros consécutifs, sera soumise aux concurrents une série de trois questions : soit une ou deux photos (truquées ou non) qui feront l'objet d'une réponse exacte à désigner parmi quatre propositions différentes ; soit une ou plusieurs questions écrites dont la réponse exacte devra être désignée dans les mêmes conditions. Ces six séries de trois questions constituent les « questions principales ». Une « question subsidiaire » départagera les concurrents ex aequo. Elle consistera dans la rédaction d'une légende destinée à accompagner un dessin humoristique publié

## Cols Bleus n° 675-676 31 décembre 1960 (suite) Cols Bleus n° 675-676 31 décembre 1960 (suite)

sans légende. Le jury du concours sera appelé à juger de la qualité et de l'originalité des légendes proposées par les concurrents. Les décisions du jury sont sans appel. Toutes ces questions, au nombre de 18 principales et d'une subsidiaire, concernent les sous-marins et leurs équipages.

Art. III. — Les réponses de chaque concurrent doivent être rassemblées et inscrites sur l'un des bulletins-réponses publiés dans «Cols-Bleus». Ces bulletins réponses ne devront parvenir aux bureaux de «Cols Bleus» : 10, rue Vivienne, Paris (2e), qu'à la fin du concours, soit à partir du samedi 4 février 1961. Afin de permettre aux lecteurs éloignés de la métropole d'envoyer également leurs réponses, la date de clôture est fixée (impérativement) au lundi 20 février 1961.

Art. IV. — Ce concours est interdit aux collaborateurs de «Cols-Bleus» et à leurs proches, ainsi qu'au personnel du service Presse-Information de la Marine. Les lauréats du concours seront avisés personnellement et par la voie de «Cols-Bleus». Les réponses aux questions du concours, ainsi que la liste du jury, sont déposées chez Me Collin, huissier de justice, demeurant rue Coquillière, à Paris, qui contrôlera les opérations de dépouillement, ainsi que la répartition des lots.

Le bulletin réponse global

### BULLETIN-REPOSE AU CONCOURS DE LA SOUS-MARINADE

**ATTENTION :**

- Attendez la fin du concours avant d'envoyer le Bulletin-Réponse.
- Le Bulletin-Réponse doit parvenir à « Cols bleus », 10, rue Vivienne, Paris.

le LUNDI 20 FEVRIER 1961

Réponse aux questions principales :  
Pour chaque question rayer les 3 mauvaises réponses ?

1 <sup>re</sup> SEMAINE		4 <sup>e</sup> SEMAINE	
Question 1	A B C D	Question 1	A B C D
Question 2	A B C D	Question 2	A B C D
Question 3	A B C D	Question 3	A B C D
2 <sup>e</sup> SEMAINE		5 <sup>e</sup> SEMAINE	
Question 1	A B C D	Question 1	A B C D
Question 2	A B C D	Question 2	A B C D
Question 3	A B C D	Question 3	A B C D
3 <sup>e</sup> SEMAINE		6 <sup>e</sup> SEMAINE	
Question 1	A B C D	Question 1	A B C D
Question 2	A B C D	Question 2	A B C D
Question 3	A B C D	Question 3	A B C D

**Réponse à la question subsidiaire :  
Ecrivez ci-dessous votre légende**

Légende :

NOM

Prénom

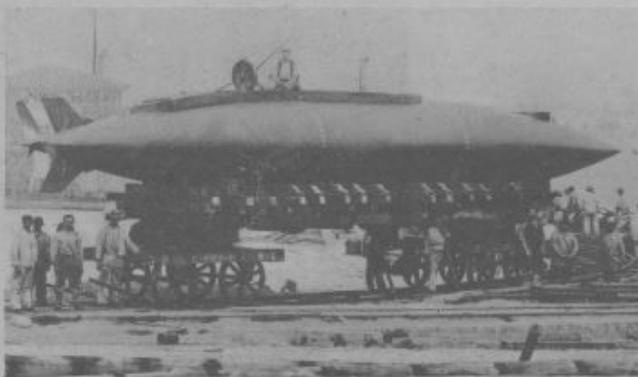
ADRESSE

complète

### QUESTIONS DE LA PREMIERE SEMAINE

#### QUESTION 1 :

Photo d'un sous-marin ancien.  
Cette photo représente l'un des premiers sous-marins : A) français ; B) allemand ; C) anglais ; D) japonais.  
(Rayer d'une croix, sur le « bulletin-réponse », à la place correspondant à cette question les trois lettres désignant les mauvaises réponses.)

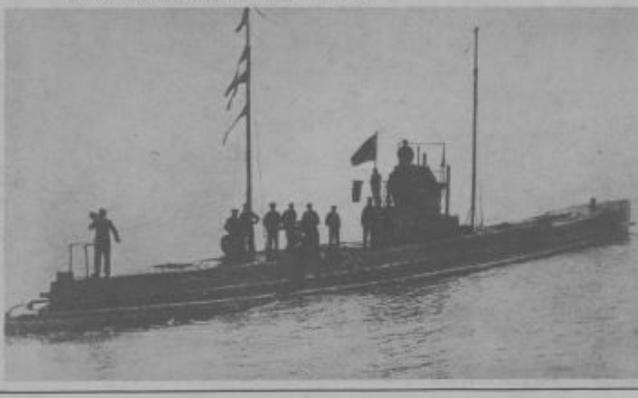


#### QUESTION 2 :

Quels ornements pileux étaient interdits en 1916 à bord des sous-marins ?  
A) la barbe ; B) la moustache ; C) les deux ; D) rien du tout.  
(Rayer d'une croix, sur le « bulletin-réponse », à la place correspondant à cette question les trois lettres désignant les mauvaises réponses.)

#### QUESTION 3 :

Photo du sous-marin allemand U.C. 24. Par quel sous-marin français fut coulé ce bâtiment le 26 mai 1917 devant Catara ?  
A) « Calypso » ; B) « Circe » ; C) « Ventose » ; D) « Ludion ».  
(Rayer d'une croix, sur le « bulletin-réponse », à la place correspondant à cette question les trois lettres désignant les mauvaises réponses.)



*Cols bleus*

Sources:

# Cols bleus

- Cols Bleus n° 627
- Cols Bleus n° 628
- Cols Bleus n° 629
- Cols Bleus n° 630
- Cols Bleus n° 632
- Cols Bleus n° 634
- Cols Bleus n° 635
- Cols Bleus n° 636
- Cols Bleus n° 637
- Cols Bleus n° 627
- Cols Bleus n° 638
- Cols Bleus n° 640
- Cols Bleus n° 641
- Cols Bleus n° 642
- Cols Bleus n° 644
- Cols Bleus n° 645
- Cols Bleus n° 646
- Cols Bleus n° 647
- Cols Bleus n° 648
- Cols Bleus n° 649
- Cols Bleus n° 651
- Cols Bleus n° 652
- Cols Bleus n° 654
- Cols Bleus n° 655
- Cols Bleus n° 656
- Cols Bleus n° 657
- Cols Bleus n° 660
- Cols Bleus n° 661
- Cols Bleus n° 662
- Cols Bleus n° 668
- Cols Bleus n° 671
- Cols Bleus n° 672
- Cols Bleus n° 673
- Cols Bleus n° 674
- Cols Bleus n° 675-676



**Bulletin « PLONGEE »**

Directeur de la publication :

Chargé de publication :

Comité de rédaction :

**Dominique SALLES**

**Patrick DELEURY**

**Patrick DELEURY**

Contact : [agasm.fr@gmail.com](mailto:agasm.fr@gmail.com)

Le bulletin « Plongée » est une publication de l'association AGASM à usage et diffusion internes.

Crédits photographiques : Agasm , Cols Bleus , (Droits réservés)

Venez nous rejoindre sur :

[www.agasm.fr](http://www.agasm.fr) et <https://www.facebook.com/agasmofficiel/>