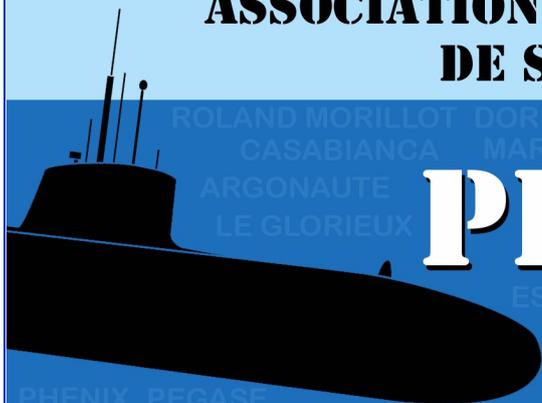


ASSOCIATION GÉNÉRALE DES AMICALES DE SOUS-MARINIERS



PLONGÉE



Hors série 70 - 1978

70 ème anniversaire année 1978

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 l'AGASM.

Devant le succès rencontré par cette compilation, nous vous présenterons régulièrement les « Hors-Série » qui couvriront les 70 ans de notre existence.

Ils vous seront proposés jusqu'au mois de décembre 2021.

Bons souvenirs pour certains.

Bonnes découvertes pour d'autres.

Bonne lecture à tous.



Les sous-marins Amazone et Argonaute à la Maddalena

Document sous copyright AGASM 2021

1978

Cols Bleus n° 1502 07 janvier 1978

Où sont nos bâtiments

- S.M. Dauphin D : Lorient 2.1.78 Funchal 20.
- S.M. Requin D : Lorient 3.1.78
- S.M. Morse D : Lorient 5.1.78
- S.M. La Praya D : Toulon 3.1.78 A : Le Pirée le 9.1.78
- S.M. Argonaute D : Toulon 3.1.78 A : Civita Vecchia 6.1.78
- S.M. Agosta D : Toulon 3.1.78 A : Toulon 6.1.78
- S.M. Amazone D : Toulon 3.1.78 A : Toulon 5.1.7

TABLEAU DE COMMANDEMENT

SOUS-MARINS

Capitaines de frégate
MIGUET ; NOURRY ; LACAILLE.
Capitaines de corvette
FOILLARD ; PRUD'HOMME ; BRECARD ; BOURGOUIN ; GERARD.
Lieutenants de vaisseau
WAQUET ; PUNGIER ; BRUN ; PORTMANN MAREAU
TOURNIOL DU CLOS LABIT ; FOILLARD ; MICHEL ; HACISKY ; BACHOLLE ; BLAISE ; PIGEAUD.

Cols Bleus n° 1503 14 janvier 1978

Où sont nos bâtiments

- S.M. Morse A : Lorient 13.1.78
- S.M. Junon Lorient D : 7.1.78 A : Lorient 13.1.78
- S.M. La Praya A : Brest 2.2.78 A : Le Pirée du 9 au 13.1.78
- S.M. Argonaute A : Toulon 13.1.78 A : Civita Vecchia du 6 au 10.1.78
- S.M. Amazone D : Toulon 11.1.78

ESCALE DU SOUS-MARIN « LA PRAYA »

Le sous-marin La Praya, commandé par le C.C. Mariaux, a séjourné à Toulon du 22 décembre au 3 janvier. Il appartient à la série des quatre Agosta, avec le Béveziers, et l'Ouessant. Agosta et Béveziers font déjà partie de l'escadrille des sous-marins de la Méditerranée. La Praya sera affecté à la même escadrille fin février 1978. En attendant, ce bâtiment accomplit une traversée de longue durée. Après Toulon, il fera escale à Athènes et ralliera Brest. Les bâtiments du type Agosta sont des sous-marins à haute performance, dérivés des Daphné. Après cette série, les sous-marins d'attaque à moteur nucléaire feront leur entrée dans la Marine française.

Cols Bleus n° 1504 21 janvier 1978

Où sont nos bâtiments

- S.M. Sirène D : Lorient 17.1 A : Funchal 24.1
- S.M. Requin A : Lorient 20.1 A : La Pallice du 13.1 au 16.1
- S.M. Morse A : Saint-Malo 19.1 A / Lorient du 13.1 au 19.1
- S.M. Junon A : Lorient du 13.1 au 16.1
- S.M. Amazone A : Sfax 26.1

Cols Bleus n° 1504 21 janvier 1978 (suite)

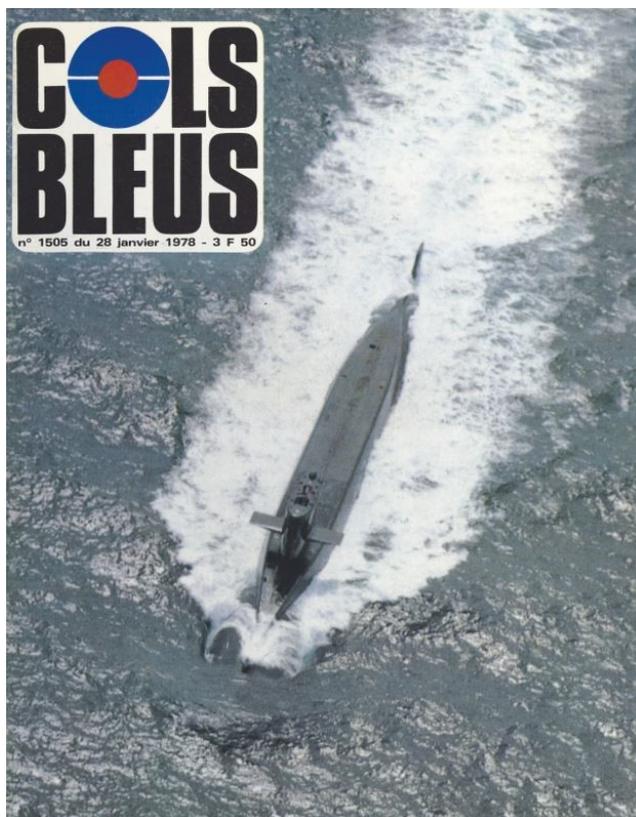
- S.M. Aréthuse D : Toulon 16.1 A : Madère 24.1
- S.M. Agosta A : Toulon 20.1 A : Toulon du 13.1 au 17.1

FRANCE SUD VISITE DE L'AMIRAL LANNUZEL

Le mercredi 14 décembre l'Amiral Lannuzel, chef d'Etat-major de la Marine, a fait une visite au Centre de transmissions France-Sud. L'Amiral a été accueilli à l'aéroport de Carcassonne par le C.F. Albouy, officier transmissions CECMED/PREMAR III, et par le L.V. Banquey, commandant le Centre de transmissions France-Sud.

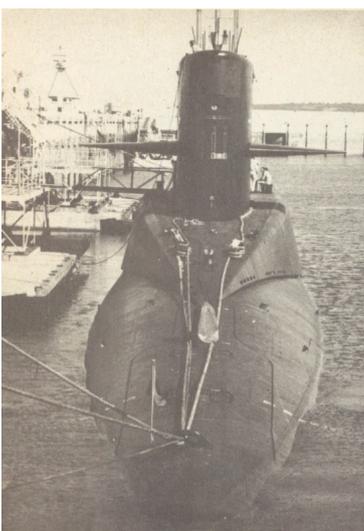
A 10 h 10, l'Amiral arrivait à la Régine, située sur les contreforts de la montagne Noire, où les honneurs lui étaient rendus par une section de la compagnie de protection. L'état-major du Centre lui était présenté par le L.V. Banquey. Après une courte visite, l'Amiral est descendu par la route à la station de réception de la Lauzette distante de 23 kilomètres et située à proximité de la nationale 113, entre Carcassonne et Castelnaudary. L'Amiral visita avec intérêt la station de la Lauzette, et, à l'issue de la visite, offrit un « pot » aux officiers-mariniers dans leur poste ainsi qu'aux représentants de l'équipage. L'Amiral profita de cette occasion pour faire une courte allocution dont voici quelques extraits : « Je ne voulais pas que le personnel qui est ici se croit oublié par la Marine »... « En dehors de votre travail technique qui est important pour la Marine, pour l'Armée de Terre et aussi pour l'Armée de l'Air, vous avez en plus le rôle de faire connaître la Marine dans cette région, cela est un des rôles importants que vous avez ici »... L'Amiral a ensuite tenu à s'entretenir individuellement avec le personnel présent. Au carré officiers, dans une ambiance détendue, un repas auquel prenaient part les principaux responsables du Centre ainsi que Monsieur le maire de la commune de Villepinte a été servi. A 15 h, l'Amiral quittait la station de la Lauzette où les honneurs lui étaient rendus par la compagnie de protection

Cols Bleus n° 1505 28 janvier 1978



SNLE LE REDOUTABLE

SCHEMA D'UNE PATROUILLE



Si vous embarquez à bord d'un sous-marin nucléaire ne croyez pas retrouver l'ambiance minuscule et encombrée que l'on pourrait trouver sur un « classique » : silence dans la « tranche, logements » eau à volonté et place pour vivre, ont fait disparaître l'inconfort qui régnait sur leurs aînés.

N'en reste pas moins la grande difficulté que peuvent ressentir des sous-mariniers dans ce type de bâtiment; le fait de passer deux mois sous l'eau, c'est quand même quelque chose d'éprouvant. Ces deux mois sous l'eau représentent ce que l'on appelle une patrouille. Les

« Nucléaires », reprenant le terme de pêche hauturière, appellent plutôt ça « une marée ». Il n'empêche que marée ou patrouille, représente bon an mal an, à peu près soixante jours. Cette marée se résume a priori dans une phrase assez simple: « Nous ne savons pas quand nous partons, nous ne savons pas où nous sommes, nous ne savons pas quand nous rentrons. » Cela est on ne peut plus clair. Il m'a paru intéressant, pendant ma première patrouille, de noter jour après jour mes impressions, mes espoirs, enfin tout ce qui me marquait à bord. Comme il s'agit d'un reportage au jour le jour et que ce journal reflète l'esprit et le moral que j'avais à bord, je pense que j'y reviendrai assez souvent pour citation.

EXTRAIT « Je commence mon journal, je vais tâcher d'y dessiner, d'y décrire ma vie, d'y composer des poèmes; si je réussis à persévérer, parce que j'ai l'impression que ce sera difficile de m'y astreindre ». Et puis, peu après, « Ça y est, on part, le poste de manœuvre est en haut, moi en bas dans ma « banette » ; j'écris. Je cherche quelque chose qui pourra éclairer ces deux mois, la pensée se cristallise sur une seule chose « quand on refera surface je ferai... » Connaissez-vous l'histoire de ce fou qui se tape sur les doigts à coups de marteau parce que c'est si bon quand on s'arrête: c'est un peu nous, ça.

Voilà donc notre sous-marin parti, un petit peu de surface et c'est le calme des grandes profondeurs. La vie s'installe, comme la monotonie d'ailleurs, nous sommes dans les jours que l'on appelle « montants », où l'on dit « encore tant de jours » et puis on « cabane » et on commence à dire « plus que... ».

La « cabane » représente la mi-patrouille estimée. Comme personne ne connaît la date de retour, il y en a, les « optimistes », qui « cabanent » une semaine avant tout le monde. Bref, après de multiples réjouissances, postes de combat et de propreté, sans compter d'autres exercices du même genre, l'équipage tout entier a « cabané ».

La tension monte, les « plus que »... ne vont pas assez vite... qu'ils sont longs ces ultimes derniers jours où l'on sait enfin... (car à bord on sait toujours un peu avant) plus que cinq, quatre, trois, deux, un, et « à nous le ciel ». Il est toujours bleu dans ces cas-là. « Je suis allé regarder au périscope tout à l'heure. J'ai vu la mer, le ciel, une mouette et un bateau, c'était si beau » et puis « Ecoutez ce bruit : on fait surface » et encore « Tard ce soir je suis resté sur la passerelle, j'ai vu un phare, c'est beau un phare, et puis c'est la terre ». Et voilà, notre sous-marinier est à terre. Il n'est plus qu'un anonyme dans une foule, un anonyme qui a bien du mal à reprendre une vie normale et qui, pendant quelques jours, devra bien faire attention à ne pas se faire accrocher à chaque carrefour. Ah oui, j'oubliais, je suis à bord. Nous sommes cinq appelés et moi je suis maître d'hôtel au poste des officiers-mariniers.

Les hommes

Puisque j'ai dit ce que je faisais, il est bon de parler des autres, et nous sommes nombreux. Cent trente-cinq pour être exact. Cent trente-cinq hommes qui ne sont absolument pas des mu-



tants surdoués, froids et glacés devant leur pupitre de commande, prêts à lancer, du fin fond des mers, la mort et le désastre sur tous pays hostiles. Non, ce n'est pas cela. On pourrait voir le sous-marin comme un microcosme représentatif de ce que l'on appelle le Français moyen. Entre

autres, se mélangent Corses, Bretons et Parisiens, rigolos et râleurs. En fait, les hommes gardent ici leur caractère propre, tout en se fondant en un bloc. Le problème délicat, c'est l'adaptation. Le soleil, et même la pluie, sont formidables lorsqu'on en est privé. La meilleure manière pour ne pas se laisser enfermer dans une sorte d'apathie, c'est encore de se jeter dans les activités annexes. Le travail est suffisamment monotone pour que, dès qu'il est fini, on n'aille pas se jeter dans sa banette pour y dormir. Le rythme, manger, travailler et dormir, est ce qu'il y a de pire pour l'intellect de celui qui le pratique. Imaginer un bateau de fantômes qui n'existerait pas en dehors du travail, ne me paraît pas possible. Le sous-marinier « nucléaire » ou « classique » est de toute façon un « volontaire », ce qui explique qu'il n'y ait quand même pas de caractères trop excessifs à bord.



Ne vient aux sous-marins que celui qui se sent capable, celui qui a un dynamisme et un moral suffisants pour montrer un visage toujours souriant, et un optimisme inaltérable. Cette bonne humeur à maintenir, cette volonté de montrer que tout va bien, de ravaler ses problèmes en soi-même, sont une nécessité vitale. Pour rompre la monotonie et vaincre la peur de ce qui pourrait arriver à ses proches, chaque homme reçoit par semaine un « familigramme ». Minuscule message qui parle de tout et de

rien. Chaque homme lit et relit, compte et recompte ces trente mots hebdomadaires, pour en extraire enfin la substantifique moëlle. De toute façon le « famili » ne recèle jamais de nouvelles alarmantes. Le moral à bord peut suffisamment être ébranlé sans qu'une mauvaise nouvelle vienne l'abattre tout à fait, pour faire de l'individu un angoissé et un morose jusqu'à la fin de la patrouille. Le sous-marinier à bord est beaucoup plus sensible à tout ce qui est extérieur. Le temps aidant, il devient irritable de plus en plus, même en face de situations normales. Une réflexion de travers ou mal comprise peut apporter des réactions étonnantes. De même qu'une musique un peu languoureuse sur la chaîne de radio du bord, peut l'amener à sombrer dans des rêveries qui n'ont plus rien à voir avec le sous-marin. Les nouvelles reçues font penser au bonheur du retour au foyer. Toute la patrouille est marquée par le dimanche ; c'est jour de fête, mais cette fête a un goût d'amertume : (extrait) « c'est dimanche, c'est dimanche, et je suis d'une tristesse à pleurer ». Voilà donc l'homme dans un sous-marin, qui pense, qui pleure ou qui rit. Bien sûr, il rit. Il y a des jeux, des plaisanteries : (extrait) « le principal amusement en ce moment, c'est de s'approcher d'un copain par derrière, et de lui verser une carafe d'eau dans la poche ».

En fait, le plus difficile pour le sous-marinier, c'est de s'obliger à profiter entièrement et sans contrainte de tout ce qui peut le sortir de la routine. C'est ça l'important.



Cols Bleus n° 1505 28 janvier 1978 (suite)

L'homme qui n'a pas de vie intérieure a les plus grandes difficultés à s'y soustraire. Je pense sincèrement qu'il ne faut jamais laisser sombrer son esprit, si l'on veut sortir de la patrouille intact

La vie dans l'isolement



La principale occupation est, bien sûr, le travail propre à chaque homme. Comme à bord de tous les bâtiments, il est inamovible, et rythmé par les quarts de nuit comme de jour. Le quart, comme son nom ne l'indique pas, est le sectionnement du temps en portions de service. Il a une particularité, c'est qu'il avance. C'est-à-dire que tel homme qui fait un quart de 4 à 8, fera le lendemain de 8 à

12 et ainsi de suite. Ce qui fait que petit à petit, le rythme du jour et de la nuit disparaîtrait si l'on ne maintenait pas artificiellement une journée et une nuit. Pour moi, par exemple, qui suis maître d'hôtel « hors quart », ma journée commence à sept heures par le petit déjeuner à servir, ensuite nettoyage, puis préparation du déjeuner et de la table... nettoyage, et temps libre jusqu'à cinq heures où le cycle recommence pour le dîner. Les travaux se terminent en général vers neuf heures, et donc temps libre le soir. Qu'on ne s'y trompe pas, le travail est aussi dur pour les « hors quart » que pour les « de quart ». Le « hors quart » est plus long, mais nous avons l'immense avantage d'avoir une journée structurée, par conséquent une vie plus régulière, avec un sommeil ininterrompu. Le sommeil est cependant, pour celui qui ne se laisse pas aller, quelque chose de moins nécessaire qu'à terre.



Disons qu'avec le manque d'exercice le sous-mariner a besoin de moins de repos. Il y a bien çà et là, dans chaque recoin disponible, un vélo, des hal-teres... mais

cela n'est pas suffisant. Celui qui est de quart de minuit à quatre heures, aura tendance à ne pas se coucher le soir, et donc manquera de sommeil le lendemain. Il s'agit encore d'une discipline de l'esprit à acquérir. En dehors du temps de travail, nous pouvons avoir pas mal d'occupations. Il y a ainsi l'inévitable poste de propreté le matin. Mais surtout, il a été fait un effort certain pour la distraction des hommes. Nous avons bibliothèque, cinéma, télévision (films enregistrés sur magnéto-copie), journal du bord dans lequel tout le monde peut mettre son grain de sel, et un labo photo. Une chose est surprenante dans le sous-marin, c'est que l'on y retrouve une quantité d'artisans qui font vraiment n'importe quoi. La majorité d'entre eux sont maquetistes, mais il y en a qui liment, soudent, brodent, font des tapis ou dessinent, écrivent même. Enfin, tout un corps de métiers divers qui tient à ramener à la famille, l'objet façonné avec amour pendant tant et tant de longs jours. Il y a vraiment des objets merveilleux qui sortent après une, deux, ou même trois patrouilles, des mains de ces isolés. Il existe aussi un comité de distractions (que l'on ferait mieux d'appeler « ministère des menus plaisirs », étant donné que nous sommes dans la « Royale »). Il a pour tâche d'organiser la programmation des activités pour une période d'une semaine. La télévision, par exemple, permet à pas mal de gens de faire valoir leur don d'animateur de jeux, ou autres. En général on enregistre tout ce que les hommes proposent, et il en sort parfois quelque chose d'intéressant. Il faut cependant remarquer que l'animation préparée ne touche que peu de suffrages. La télévision apparaît comme un jouet fantastique qui fait autant, sinon plus, plaisir à ceux qui la font, qu'à ceux qui la reçoivent. Je ne peux terminer

Cols Bleus n° 1505 28 janvier 1978 (suite)

l'éventail des distractions sans parler de l'orchestre. Il réunit ce que les gens veulent bien amener. Au cours de cette « marée », il y avait accordéon, clarinette, guitare électrique et flûtes. Et quand on précise que l'accordéoniste et le guitariste étaient inarrêtables une fois lancés, vous voyez ce que cela pouvait donner. J'ai ouï dire que, à la prochaine marée, l'un des nouveaux embarqués va emmener biniou et bombarde : ça va faire du bruit. La gamme des loisirs comprend aussi deux chaînes de radio qui diffusent, de sept heures à minuit, musique et actualités, sans compter une émission hebdomadaire et loufoque : « C'est c..., vous auriez dû venir », la meilleure émission du bord. Si l'on peut croire que la vie à bord rend morose, il ne faut pas oublier que le sous-marin a une sorte d'âme, et qu'il permet à chacun de mener une vie somme toute acceptable. Il règne en général une joyeuse ambiance, et un éventuel coup de cafard est assez vite réprimé.

Réflexions d'un sous-mariner

Si, au départ, je me suis préparé à embarquer sur un sous-marin nucléaire, c'est pour plusieurs raisons ; les permissions substantielles après chaque patrouille pour nous permettre de récupérer, la solde plus importante que celle des autres appelés, et puis aussi la certitude de vivre une expérience étonnante, certes difficile, mais que peu de gens ont vécue avant moi. L'éventuel danger d'aller sous la mer, on n'y pense pas. La crainte primordiale que l'on éprouve en arrivant à bord, c'est celle de craquer, c'est de ne pas pouvoir tenir le coup deux mois durant, c'est de s'effondrer avant.

Il y a tant et tant de choses qui peuvent briser quelqu'un à bord,



une dispute, un famili, la crainte de ce qui pourrait se passer au-dehors pendant l'absence. Et pourtant le bâtiment agit d'une manière sécurisante. Il est frappant de voir que les hommes essayent de recréer dans leur chambre une ambiance presque familiale. Dans les chambres ils mettent de la moquette sur les cloisons et dans les couchettes, ils exposent des photos pour qu'un endroit impersonnel finisse par devenir le « home ». Per-

sonne, peut-être, ne connaît le calme qui s'instaure une fois que nous nous enfions dans notre banette (l'équivalent d'une couchette de train), quand nous fermons le rideau, et que nous nous retrouvons chez nous à rêver. C'est étonnant, n'est-ce pas, de se prendre d'affection pour un espace si petit, mais c'est le seul qui nous appartienne. Dans notre trou, nous pensons et rêvons à beaucoup de choses : femme, fiancée ou amis, surtout, mais aussi au temps présent. Je relève dans mon journal : « Les jours s'écoulaient lentement, au point que c'en est désespérant » et puis « de la route, de la route, le temps file à toute vitesse maintenant ». Nous passons tous par des périodes de dynamisme, puis de langueur, et cette alternance qui nous fait trouver le temps long. Maintenant, la patrouille est finie, je repartirai encore une fois, et je sais ce qui m'attend. Il y avait lors de la première patrouille l'attrait du neuf et du secret, mais tout cela a disparu maintenant, et il faudra que je trouve autre chose pour me distraire.

A nous le ciel

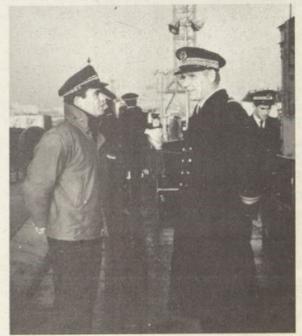
« On fait surface » C'est un cri de délivrance quand on ouvre le panneau et que les hommes peuvent sortir. Il y a foule là-haut dans la « cathédrale », une foule qui court, hume, respire, fume aussi. Un peu plus tard on est à terre, on va dans les bars, les restaurants de Brest. On croise les hommes accompagnés de leur femme, leurs enfants, et ils ont un sourire au coin des lèvres. Nous avons tous l'impression qu'une page est tournée et ce, je crois, avec une pointe de regret. Nous sommes perdus dans la foule, hors du temps des autres, probablement encore au fond de l'eau. Il nous faudra longtemps pour reprendre une vie normale. Mais, bientôt, le fond des mers ne sera qu'un pâle souvenir ; et le teint ne sera plus blafard ni les yeux rouges.



Cols Bleus n° 1505 28 janvier 1978 (suite)**De Missiessy à Keroman et d'ESMED en ESMAT**

Il y avait du soleil sur Toulon ce 2 décembre-là. Ils partirent 57 par un bel après-midi, la mer était lisse et bleue, la Vénus avait mis sa robe de soirée et s'en allait au bal d' l'Atlantique rejoindre des prétendants aristocrates, seigneurs de l'Orient, princes de Gascogne. Quelques cœurs étaient un peu gros de quitter la chaleur méridionale de l'Escadrille provençale, mais beaucoup avaient déjà familles et amis en terre bretonne. La Méditerranée, petite coquetterie de, ce vieux Neptune, ne se montra pas aussi clément qu'on a l'habitude de le dire ; des Baléares à Gibraltar la mer fut grise, le ciel couvert et la Vénus, même en plongée, fut secouée de belle manière. A peine franchie la pointe de l'Europe, ô stupeur, un océan parfaitement calme, une mer d'huile sous un ciel bas, bref un Atlantique peu fidèle à l'imagerie traditionnelle. Heureusement les prévisions météorologiques se hâtèrent de remettre les choses en bon ordre : dépression de 90 mb se déployant vers l'est, mer grosse à très grosse — houle d'ouest 7 à 8 m, etc. Tout était réuni pour une joyeuse remontée le long des côtes du Portugal vers Leixoes, faubourg de Porto, notre prochaine escale. Et de fait, comme les prévisions ont souvent la fâcheuse tendance d'être exactes, cette remontée ne fut pas une partie de plaisir. Le 13 décembre des six mètres de haut de la baignoire le veilleur put crier « terre » à la vue de l'immense torchère de la raffinerie de Leixoes. L'amarrage fut un peu laborieux car pilote et capitaine du port semblaient en léger désaccord sur l'emplacement réservé au sous-marin. On nous donna pourtant la primeur d'un quai neuf au fond du port et nous pûmes partir à la découverte de Porto. Décembre à Porto ne fait l'objet d'aucune réclame d'office de tourisme, cependant le ciel était bleu, le soleil assez chaud et la ville au bord du Douro présente un aspect pittoresque indéniable. Les uns trouvèrent que la vie nocturne était bien calme mais se consolèrent par la visite des caves d'un certain vin fort apprécié à l'heure de l'apéritif ou du dessert et dont nous apprîmes que les Français sont les premiers importateurs mondiaux ! Les autres visitèrent églises et musées, se perdirent dans les gigantesques embouteillages de voitures à la recherche d'un cadeau de Noël typique ; on parla même d'une Vénus de Botticelli, d'un plâtre, œuvre en mille exemplaires d'un artiste portugais consciencieux qui fut offerte à l'arrivée à Lorient et qui ne résista que 24 heures à l'ardeur de ses admirateurs. M. le Consul de France à Porto nous permit de faire la connaissance des autorités civiles et militaires et de la colonie française ; il nous fallut résister à la gentillesse de nos hôtes portugais pour refuser de rester une journée de plus ; et le samedi 17 décembre la route du cap Finistère s'ouvrait devant nous ; le golfe de Gascogne fut avalé sans houle fébrile et trois jours plus tard, un peu transis et fourbus, nous nous présentions devant Larmor dont les cloches sonnaient et l'église arborait un immense pavillon tricolore. Le calendrier ne révélait pourtant aucune fête ; il fallut bien convenir très immodestement que ce faste était déployé en l'honneur de la Vénus. A peine franchie la Citadelle que la musique du bagad relayait celle des cloches. Il y avait du soleil sur Lorient ce matin-là ; ils arrivaient 57 très émus par l'accueil de l'escadrille de l'Atlantique.

Le C.V. Barnaud, commandant l'escadrille des sous-marin de l'Atlantique et le commandant de la Vénus.

**Cols Bleus n° 1505 28 janvier 1978 (suite)****Où sont nos bâtiments**

S.M. Dauphin Funchal 24.1 Lorient 30.1
 S.M. Sirène Santa Cruz de Tén. 3.2 Funchal du 24.1 au 26.1
 S.M. Aréthuse Santa Cruz de Tén. 3.2 Madère du 24.1 au 26.1
 S.M. Junon Lorient 27.1
 S.M. Morse St-Malo 23.1 Lorient 27.1
 S.M. Requin Lorient 23.1 Lorient 28.1
 S.M. La Praya Brest 2.2 Cherbourg 3.2
 S.M. Agosta Toulon 23.1
 S.M. Amazone Toulon 4.2 Sfax du 26.1 au 30.1

PRISE DE COMMANDEMENT

Le capitaine de corvette Borgis a pris le commandement du sous-marin Flore. Il succède au capitaine de corvette Celier, affecté à l'état-major de l'escadrille de sous-marins de la Méditerranée. C'est le commandant de cette escadrille, le capitaine de vaisseau Joli, qui a fait reconnaître le nouveau commandant de la Flore.

VISITE A BORD D'UN SOUS-MARIN A TOULON

Sur l'initiative du président Bessi délégué départemental de la FAMMAC pour la partie Est du Va et correspondant officiel du B.D.C.M., une cinquantaine de jeunes Maximoises et Maximois ont pu profiter le 19 octobre dernier, d'une belle excursion en autocar dans la capitale varoise. Au programme, un voyage jusqu'à Toulon, en passant par le Faron, afin de « survoler » la rade militaire, but final de la promenade.

Après le déjeuner, vint le moment tant attendu où le président Bessi conduisit les enfants dans l'Arsenal, autour de la rade, et, enfin, à bord de deux sous-marins Vénus et Amazone. Cette visite remporta un vif succès auprès des jeunes de l'aumônerie, et a pu « revivre » grâce à la projection d'un film réalisé par le M.P. Kurtz et le M.P. Coulomb, du B.D.C.M.. Nos félicitations aux organisateurs, pour cette excursion dont les enfants se souviendront sûrement longtemps.



Cols bleus

Cols Bleus n° 1506 04 février 1978**LA MARINE PAKISTANAISE**

La marine pakistanaise est née en 1947 du partage de l'ancienne « Royal Indian Navy » entre l'Inde et le Pakistan. Elle a été entièrement formée avec l'aide de la Grande-Bretagne. Commandée jusqu'en 1953 par un Amiral britannique, elle a progressivement remplacé les officiers anglais de l'assistance technique par des officiers pakistanais et, depuis 1961, la Pakistan Navy ne compte plus dans ses rangs aucun officier étranger.

Sous-marin Ghazi (photo col. J. Labayle-Couhat).



....

Forces navales et bases

Les forces navales pakistanaises comprennent actuellement :

- 1 ex-croiseur britannique de 6.000 tonnes, le Babur, utilisé comme bâtiment d'instruction ;
- 2 destroyers ex-américains du type Gearing transférés en 1977 ;
- 4 destroyers ex-britanniques dont le Badr de 3.360 tonnes ;
- 2 frégates ex-britanniques de 2.300 tonnes dont une le Tughril, sert à l'instruction des élèves de l'Ecole navale ;
- 4 sous-marins du type Daphné français ;
- 5 sous-marins de poche Cosmos de construction italienne ;
- 7 dragueurs type MSC américain ;
- 17 patrouilleurs légers de construction chinoise : 5 du type Haïnan et 12 du type Shangaï II.

Sous-marin de poche Cosmos (photo col. J. Labayle-Couhat).



.....

Où sont nos bâtiments

S.M. Narval A : Rosyth 17.2
S.M. Galatée D : Toulon 30.1

TELEX**Du Dauphin**

Au terme d'une période d'activité partagée entre mer et océan, le Dauphin est arrivé à Funchal le 20 janvier où il a rejoint le

Cols Bleus n° 1506 04 février 1978 (suite)

Rhône dont le soutien a été justement apprécié. Par une température très clémente, et un ciel quelquefois incertain, l'île, dont la renommée n'est plus à faire, avec ses routes tortueuses et escarpées, aura permis aux excursionnistes avides d'horizons nouveaux de découvrir la beauté et le pittoresque de nombreux sites réputés. C'est avec regret que le Dauphin a appareillé le 24 au matin, pour laisser la Sirène et l'Aréthuse rejoindre le Rhône pour une escale de deux jours

L'AMIRAL LE FRANC A BORD DE L'«AGOSTA»

L'amiral Le Franc, accompagné du C.A. Fages, passe les troupes en revue.

L'amiral Le Franc, inspecteur général de la Marine, a embarqué le 19 janvier à bord du sous-marin Agosta commandé par le capitaine de corvette de Penfentenyo. En compagnie du contre-amiral Fages, commandant les sous-marins d'attaque, et du capitaine de vaisseau Joli, commandant l'escadrille des sous-marins de la Méditerranée, l'amiral Le Franc a suivi les exercices effectués par le sous-marin Agosta avec les escorteurs rapides l'Agenais et le Vendéen

ATTRIBUTIONS DE COMMANDEMENT**SOUS-MARINS**

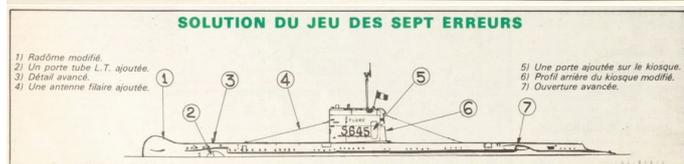
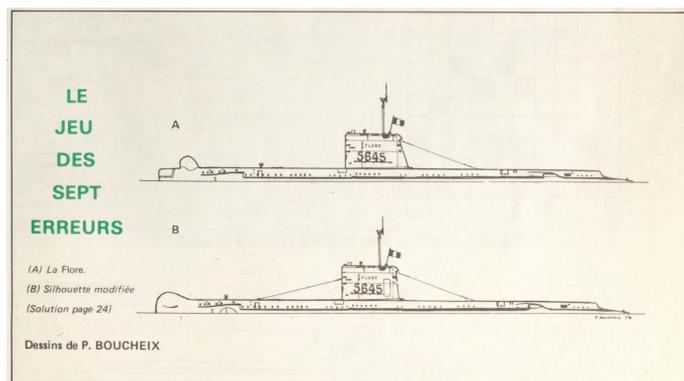
Lieutenants de vaisseau
WAQUET Argonaute
DESBAZEILLE Vénus.

Cols Bleus n° 1507 11 février 1978**Où sont nos bâtiments**

S.M. Dauphin D : Santa Cruz de Ténériffe 5.2 D : Lorient 10.2
S.M. Aréthuse D : Santa Cruz de Ténériffe 7.2 D : Toulon 15.2 .
S.M. Narval A : Rosyth 17.2
S.M. Flore D : Toulon 6.2 A : Bastia 11.2
S.M. Agosta D : Libourne 5.2 A : Toulon 10.2

Cols Bleus n° 1508 18 février 1978**Où sont nos bâtiments**

S.M. Narval Rosyth du 17.2 au 21.2
S.M. Requin D : Lorient 16.2
S.M. Flore A : Toulon 17.2
S.M. Galatée A : Patras 21.2
S.M. Béveziers D : Toulon 13.2 A : Ajaccio 17.2

Cols Bleus n° 1508 18 février 1978 (suite)**Cols Bleus n° 1509 25 février 1978****Où sont nos bâtiments**

S.M. Galatée Patras du 21.2 au 24.2 A : Toulon 1.3
S.M. Ariane A : Ajaccio 24.2
S.M. Daphné D : Toulon 21.2 A : Bizerte 27.2
S.M. Béveziers D : Ajaccio 20.2 A : Toulon 24.2
S.M. Narval D : Rosyth 21.2 A : Leith 3.3 Exercice JMC 781
S.M. Espadon D : Lorient 20.2A : Lorient 24.2
S.M. Vénus D : Lorient 20.2 A : Lorient 24.2

Cols Bleus n° 1510 04 mars 1978**Où sont nos bâtiments**

S.M. Narval A : Leith du 3.3 au 7.3
S.M. Espadon D : Lorient 28.2 A : Frederikshaven du 4.3 au 6.
S.M. Daphné A : Bizerte du 27.2 au 3.3
S.M. Ariane D : Toulon 3.3 A : Ajaccio du 25.2 au 27.2
S.M. Argonaute D : Toulon 27.2 A : Toulon 3.3
S.M. Béveziers D : Toulon 28.2 A : Toulon 3.3

LE V.A.E. DE GAULLE A LA BASE DES SOUS-MARINS DE LA MEDITERRANEE

Président de la Commission permanente des Essais des Bâtiments de la Flotte, le V.A.E. de Gaulle a été reçu, à l'Escadrille des sous-marins de la Méditerranée, par le C.A. Fages, commandant les sous-marins d'attaque, et le C.V. Joli, commandant l'Escadrille et la base des sous-marins. Après avoir reçu les honneurs réglementaires, l'amiral de Gaulle a inspecté l'équipage du sous-marin Béveziers et a présidé ensuite la Commission supérieure d'armement de ce bâtiment. La veille, l'amiral de Gaulle avait rendu visite au V.A.E. Tardy, III^{ème} Région.

**Cols Bleus n° 1511 11 mars 1978****Où sont nos bâtiments**

S.M. Narval D : Lorient 10.3 A : Leith du 3.3 au 6.3
S.M. La Praya D : Cherbourg 8.3
S.M. Daphné D : Bizerte 3.3 A : Naples 19.3

LE V.A. EMEURY QUITTE LA MARINE ACTIVE

Le V.A. Emeury quitte la Marine active et est placé, par anticipation et sur sa demande, dans la 2^{ème} section du cadre des officiers généraux de la Marine, le 1^{er} avril 1978 après une carrière de près de 40 ans. Après de nombreux commandements de sous-marins et de bâtiments de surface, l'amiral Emeury a occupé deux postes de haute responsabilité :

Commandant des forces sous-marines et de la force océanique stratégique de 1974 à 1976.

Inspecteur des Armements nucléaires de 1976 à 1978.

Quittant la Marine, le vice-amiral Emeury ne quitte pas le service de l'Etat. Il vient d'être nommé — à titre civil — conseiller technique à la Présidence de la République où il sera chargé des questions nucléaires.

**PRISE DE COMMANDEMENT**

Le mercredi 11 janvier, le capitaine de vaisseau Barnaud, commandant l'Escadrille des sous-marins de l'Atlantique a fait reconnaître le lieutenant de vaisseau Porteu de la Morandière comme commandant du sous-marin d'attaque Junon. Le nouveau commandant succède au capitaine de corvette Coradin qui devient commandant en second du sous-marin lanceur d'engins Gymnote.

Né le 15 décembre 1944 à Rennes (Ille et Vilaine) le lieutenant de vaisseau Porteu de la Morandière est entré à l'Ecole navale en 1963. Embarqué sur l'E.R. Le Savoyard à Brest de 1966 à 1968, il est affecté aux forces sous-marines en 1968. Breveté de l'Ecole missile-artillerie il participe de 1970 à 1973 sur le Gymnote aux essais et à la mise au point du système d'arme MSBS destiné aux sous-marins nucléaires lanceurs d'engins. Il est ingénieur du Génie atomique, diplômé de l'INSTN. A Lorient et à Toulon il a effectué plusieurs embarquements sur les sous-marins classiques. Le lieutenant de vaisseau Porteu de la Morandière est marié et père de trois filles.

Cols Bleus n° 1512 18 mars 1978**Où sont nos bâtiments**

S.M. Espadon A : Lorient 16.3
S.M. Junon D : Lorient 13.3 A : Lorient 18.3
S.M. Vénus D : Lorient 14.3 A : Lorient 18.3
S.M. La Praya Toulon 20.3
S.M. Daphné A : Naples 19.3 Naples du 19.3 au 22.3
S.M. Béveziers A : Toulon 10.3

PRISE DE COMMANDEMENT DU S.M. « VENUS » PAR LE L.V. WAQUET..

Le samedi 25 février 1978 à 10 h, le capitaine de vaisseau Barnaud, commandant l'Escadrille des sous-marins de l'Atlantique, a fait reconnaître le lieutenant de vaisseau Waquet comme commandant du sous-marin Vénus en remplacement du capitaine de corvette Pageau qui est nommé à l'état-major de l'amiral commandant les sous-marins d'attaque. Le nouveau commandant du sous-marin Vénus, le lieutenant de vaisseau Waquet, est né le 31 mars 1944 à Auray.

Cols Bleus n° 1512 18 mars 1978 (suite)

Son grand-père fut médecin dans cette ville et son arrière grand-père, dont l'une des rues de la cité lorientaise porte le nom, était établi comme médecin à Lorient avant la dernière guerre. Après une affectation sur l'escorteur rapide Le Vendéen, le lieutenant de vaisseau Waquet fut embarqué sur les sous-marins Daphné, Aréthuse et Requin. Puis il suivit les cours de l'Ecole atomique à Cherbourg, fut embarqué à bord du SNLE Le Terrible et devint ensuite officier en second de la Diane à Toulon. Le commandant de la Vénus est marié et père de deux enfants.



Le C.V. Bernaud fait reconnaître le L.V. Waquet.

Cols Bleus n° 1513 23 mars 1978**Où sont nos bâtiments**

S.M. Daphné D : Naples 22.3 A : Toulon 24.3 Naples du 19.3 au 22.3

S.M. Argonaute D : Toulon 20.3 A : La Maddalena 24.3 La Maddalena du 24.3 au 28.3

S.M. Amazone D : Toulon 21.3 A : La Maddalena 24.3

S.M. Aréthuse D : Toulon 20.3 A : Dubrovnik 6.4

CEREMONIE DU SOUVENIR A LA STELE DES SOUS-MARINIERS

L'association des anciens sous-mariniers a tenu son assemblée générale statutaire à Toulon, sous la présidence du C.V. Blanchard. Les sous-mariniers sont allés déposer une gerbe à la stèle élevée au Mourillon, face à la rade des Vignettes, à la mémoire de leurs camarades disparus en mer. Le contre-amiral Fages, commandant les sous-marins d'attaque, et le C.V. Joli, commandant l'Escadrille des sous-marins de la Méditerranée, s'étaient joints aux anciens sous-mariniers.

Cols Bleus n° 1514 01 avril 1978**Où sont nos bâtiments**

S.M. Aréthuse A : Dubrovnik 6.4

S.M. Amazone D : La Maddalena 28.3 A : Toulon 30.3

S.M. Argonaute D : La Maddalena 28.3 A : Toulon 30.3

S.M. Flore Toulon du 24.3 au 2.4

S.M. Agosta Toulon du 24.3 au 2.4

S.M. La Prava Toulon du 24.3 au 2.

S.M. Vénus A : Lorient 26.3

S.M. Ouessant A : Lorient 24.3

Cols Bleus n° 1514 01 avril 1978 (suite)**LE SOUS-MARIN « LA PRAYA » REJOINT TOULON**

C'est à l'issue de la réunion de la Commission supérieure de l'armement du navire, le 8 mars dernier, que le troisième des sous-marins de 1200 tonnes construits par l'Arsenal de Cherbourg a été admis au service actif avant son départ pour Toulon. Conduite par le V.A.E. de Gaulle, président de la Commission permanente des essais, cette commission a entendu les remarques du C. C. Mariaux et des ingénieurs de la DCAN locale avant de prendre sa décision. Le sous-marin, qui avait été lancé en mai 1976, était entré en armement pour essais il y a un peu moins d'un an. Le S.M. La Praya a donc rattrapé en grande partie le retard pris par le programme en raison de petits ennuis survenus au prototype — on se souvient en effet que le nez de l'Agosta avait dû subir un renforcement, afin de mieux résister aux paquets de mer en surface par mauvais temps.

D'autres travaux avaient été jugés utiles, concernant le confort matériel de l'équipage. Ils ont été menés à bien sur les sous-marins de la série et, sans être un « palace flottant » en raison de sa taille, le S.M. La Praya, aujourd'hui, satisfait les marins qui sont chargés de l'armer, comme ce fut le cas pour L'Agosta et le Béveziers, déjà endivisionnés en Méditerranée.

C'est de la mi-septembre à la mi-février que le troisième Agosta a effectué d'ailleurs dans cette mer (avec une escale à Athènes et une autre à Toulon) sa traversée de longue durée. Pour son état-major comme pour ceux de ses grands frères en service, les Agosta constituent une incontestable réussite technique. C'est ce qu'a déclaré aux journalistes le commandant Mariaux avant son appareillage de Cherbourg, se félicitant par ailleurs de l'exemplaire collaboration qui s'est établie pendant l'armement du navire entre les navigants et l'Arsenal. On sait que les Agosta préparent à double titre le programme des sous-marins de chasse à propulsion nucléaire, dont la réalisation a débuté il y a deux ans à Cherbourg avec la mise sur cale du prototype. Banc d'essai des systèmes d'arme et de navigation du S.N.A., l'Agosta et ses trois frères doivent également servir à l'entraînement des sous-mariniers nucléaires. Pour cette raison, le S.M. La Praya a effectué son transit Cherbourg-Toulon en plongée : douze jours sous l'eau, permettant un bon entraînement avant les missions en Méditerranée. Sous-marin océanique, le S.M. La Praya sera toutefois également appelé à travailler en Atlantique avec les sous-marins de Lorient.

A Toulon, il retrouvera les six Aréthuse et les quatre Daphné qui constituent la flottille de la Méditerranée avec les Agosta. Lorient conserve pour l'instant les Narval (au nombre de six) et les quatre autres Daphné de la Marine.



Cols Bleus n° 1515 08 avril 1978**LA MARINE ITALIENNE**

Donnant à la fois sur l'Adriatique et la mer Tyrrhénienne, commandant le détroit de Sicile qui sépare en deux la Méditerranée, l'Italie occupe dans ce théâtre une position stratégique exceptionnelle. Mais la grande étendue de ses côtes - 8 000 km environ — la rend vulnérable à toute entreprise venant de la mer et d'autant plus qu'elle reçoit par cette voie 95 % de ses importations et exporte 65 % de ses produits. Cette situation devrait logiquement donner à la Marine italienne une place importante dans la Défense. Il n'en est rien car, toujours obnubilés par la menace aux frontières terrestres du Nord-Est — trouée de Gorizia — les gouvernements qui se sont succédé au pouvoir depuis la guerre ont mal perçu que l'Italie était aussi très vulnérable à une menace aéronavale. Or cette menace n'a fait que croître avec la présence soviétique et le développement des marines de la Méditerranée méridionale. Il résulte de ce manque de compréhension que la part de la Marine dans un budget militaire déjà modeste (2,7 % du PNB) reste la plus faible des trois armées (environ 19 %).



Sous-marin Enrico Dandolo.

....

La Flotte

- 9 sous-marins dont 5 d'origine américaine
- 3 superbes croiseurs lance-missiles et porte-hélicoptères : Vittorio Veneto, Caio Duilio et Andrea Doria ;
- 4 destroyers lance-missiles : Audace, Ardito, Impavido et Intrepido ;
- 3 destroyers classiques dont 1 gréé en navire-école ;
- 10 frégates ASM ;
- 8 corvettes ASM, auxquels il convient d'ajouter quelques unités légères dont l'hydroptère Sparviero, des dragueurs, 2 grands navires amphibies et un petit train logistique mobile.

.....

Programme naval

L'insuffisance des crédits accordés à la Marine a entraîné une réduction drastique des constructions neuves et, par voie de conséquence, un vieillissement de la Flotte et une diminution de son tonnage qui auraient très rapidement empêché la Marine de remplir ses missions. Le Gouvernement s'en est finalement alarmé et a fait voter par le Parlement (1975) une loi Navale accordant à la Marine un crédit extraordinaire de 1 000 milliards de lires à dépenser en dix ans, somme venant s'ajouter aux dépenses annuelles normales d'équipement de la Flotte

Celles-ci portent sur la construction de quatre frégates de 2 208 t type Lupo (1 livrée, 1 en armement, 1 sur cale) et deux sous-marins de 1 300 t type Sauro.

L'armée de l'Air met à sa disposition une « Aviation maritime » composée d'une vingtaine de vieux bimoteurs S 2-F Tracker américains et 18 Breguet Atlantic répartis en trois formations

Cols Bleus n° 1515 08 avril 1978 (suite)

opérant à partir des bases de Catane et Cagliari.

La loi Navale, de son côté, prévoit la construction de

- 1 porte-hélicoptère de 12 000 t, le Garibaldi, qui vient d'être commandé ;
- 2 destroyers lance-missiles type Audace 8 frégates ASM de 2 900t type Maestrale ;
- 2 sous-marins type Sauro ;
- 10 chasseurs de mines ;
- 6 hydroptères lance-missiles ;
- 1 bâtiment amphibie de 8 000 t ;
- 1 petit pétrolier ravitailleur de 8 000 t, le Vesuvio (livraison en 1978) ;
- bâtiment de sauvetage de sous-marins, l'Anteo, qui ralliera la Flotte l'an prochain ;
- 36 hélicoptères ASM.

Où sont nos bâtiments

S.M. Morse D : Plymouth 4.4 A : Kiel 28.4
 S.M. Dauphin D : Plymouth 4.4 A : Lorient 7.4
 S.M. Junon D : Lorient 3.4 A : Gand 7.4 Gand du 7.4 au 10.4
 S.M. Ouessant A : Cherbourg 3.4
 S.M. Aréthuse A : Dubrovnik 6.4 Dubrovnik du 6.4 au 10.4
 S.M. Aréthuse A : Dubrovnik 6.4 Dubrovnik du 6.4 au 10.4
 S.M. Agosta D : Toulon 3.4 A : Toulon 7.4

Cols Bleus n° 1516 22 avril 1978**Où sont nos bâtiments**

S.M. Requin D : Lorient 18.4
 S.M. Morse A : Kiel 28.4
 S.M. Ouessant D : Cherbourg 15.4
 S.M. Galatée D : Toulon 17.4 Palma de Majorque 28.4
 S.M. Agosta D : Toulon 16.4 A : Le Pirée 20.4
 S.M. La Praya A : Cartagène 19.4 Arrivée à Toulon 23.4
 S.M. Flore D : Toulon 17.4 Palma de Majorque 28.4

DE LA PENFELD A LA LANINON

Le V.A.E. Lasserre, commandant la Force océanique stratégique (Fost) a présidé à une remise de décorations dans l'ordre national du mérite : officier O.C.E. Hamon (Centre d'entraînement Roland Morillot), chevalier C.C. Huet (état-major Alfost) P.M. Lefric (Ile Longue) .

NOUVEAU COMMANDANT SUR LE « LA PRAYA »...

Commandé par le C.C. Mariaux, le sous-marin La Praya a rallié Toulon où il a été accueilli par le C.V. Joly, commandant l'Escadrille des sous-marins de la Méditerranée. Mis sur cale à Cherbourg en 1974, le sous-marin La Praya appartient au type Agosta de 1200 tonnes. L'Agosta et le Béziers avaient précédé à Toulon le La Praya. L'été prochain, le dernier bâtiment de la série Ouessant sera affecté également à l'escadrille de la Méditerranée. Les quatre Agosta renforcent sérieusement nos moyens navals dans le Levant.

Cols Bleus n° 1517 29 avril 1978**LA MARINE INDIENNE**

La Marine indienne est la première des pays riverains de l'océan Indien et ce rang elle entend le conserver face aux ambitions maritimes de l'Iran. Provenant directement de l'ex-Royal Indian Navy, elle s'est, à partir de 1967, séparée de son tuteur britannique en acquérant du matériel en U.R.S.S. et en se créant une industrie navale qui devrait lui permettre un jour de

Cols Bleus n° 1517 29 avril 1978 (suite)

se dégager complètement de l'aide étrangère. Cette politique a eu pour conséquence la création de deux Flottes distinctes, l'une d'origine soviétique, l'autre de formation et d'origine britanniques. Une synthèse de ces deux flottes devrait avec le temps aboutir à une Marine d'inspiration et de formation réellement nationales.

La Flotte

La composition actuelle de la Marine est la suivante : Matériel britannique et national :

- 1 porte-aéronefs léger, le Vikrant, qui n'est autre que l'ex H.M.S. Hercules de 15 700 tW acquis en 1957 alors que lancé fin 1945 il était resté à flot inachevé. Ce bâtiment va être modernisé dans un chantier britannique pour mettre en œuvre les « Harrier » que l'Inde a commandés ;
- 2 croiseurs anciens et démodés : le Mysore et le Delhi de 8 700 et 7 000 tW respectivement.
- 4 frégates ASM récentes de 2 205 tW dérivées du type - Leander britannique. Ces frégates font honneur à la toute nouvelle industrie navale indienne ;
- 3 frégates ASM de 2 250 tW du type Léopard anglais ;
- 2 frégates de 2 144 tW de type Whitby britannique. Ces frégates ont été récemment équipées de missiles Styx soviétiques ;
- 2 frégates de 1 180 tW du type Hardy britannique. Une troisième a été coulée par le sous-marin pakistanais Mangro en décembre 1971 ;
- 6 destroyers anciens des types R et Hunt de la Royal Navy ;
- 8 dragueurs de mines ;
- 1 bâtiment amphibie. Matériel d'origine Soviétique.
- 12 frégates de 950 tW du type Petia transférées en 1969, 1972 et 1975 ;
- 8 sous-marins de 2 000 T. du type F transférés entre 1968 et 1975.
- 3 corvettes lance-missiles du type Nanuchka.
- 16 vedettes lance-missiles du type Osa (dont 8 Osa / et 8 Osa II).
- 6 bâtiments amphibies du type Polnocnyi.

A ces bâtiments il faut ajouter diverses unités logistiques et auxiliaires dont un grand navire base de sous-marins ex-soviétique, l'Amba. Le tout représente un total de 165 000 tonnes dont 98 000 de bâtiments de combat.

Sous-marin type « F ».

**Où sont nos bâtiments**

S.M. Morse A : Kiel 28.4
 S.M. Narval A : Lorient 26.4
 S.M. Junon A : Lorient 25.4
 S.M. Flore S.M. Galatée A : Palma de Majorque 28.4
 S.M. Agosta D : Le Pirée 24.4 A : Toulon 9.5
 S.M. Espadon D : Toulon 28.4 Exercices 24 au 28.4
 S.M. Ariane D : Toulon 24.4 A : Toulon 28.4 Exercices 24 au 28.4
 S.M. Bévèzièrs D : Toulon 24.4 A : Toulon 28.4
 S.M. La Praya D : Toulon 25.4 A : Ajaccio 28.4
 S.M. Daphné D : Toulon 24.4 A : Toulon 27.4 Essais

Cols Bleus n° 1518 06 mai 1978 (suite)**Où sont nos bâtiments**

S.M. Requin D : Cherbourg 1.5 A : Rosyth 5.5 Rosyth du 5 au 9.5

S.M. Morse A : Lorient 5.5 Kiel du 28.4 au 2.5

S.M. Narval D : Lorient 28.4 Bruges du 2 au 5.5

S.M. Ouessant D : Cherbourg 5.5 Brest du 5 au 6.5

Sortie de groupe D : Palma de Mai. 2.5 A : Toulon 6.5 S.M. Flore. S.M. Galatée

S.M. La Praya A : Toulon 4.5 Aiaccio du 28.4 au 2.5

S.M. Agosta. A : Toulon 9.5

Cols Bleus n° 1519 13 mai 1978**Où sont nos bâtiments**

S.M. Requin D:Rosyth 9.5 A : Lorient 12.5

S.M. Ouessant D : Brest 6.5 A : New London 31.5

S.M. Narval D : Bruges 5.5 A :Lorient 10.5

S.M. Espadon A :Toulon 12.5 Ajaccio du 6.5 au 8.5

Cols Bleus n° 1520 20 mai 1978**Telex
De L'Ouessant**

Voici près d'une semaine que le sous-marin Ouessant a quitté Cherbourg pour sa traversée de longue durée. Après une courte visite à nos amis brestoises pour embarquer quelques torpilles, nous voici enfin cap à l'Ouest, en route vers New-London (Etats-Unis) que nous devons atteindre à la fin du mois. Doucement le bord prend son rythme de croisière. Les batteries, objet de tous les soins du service énergie, sont rechargées régulièrement. Le réseau distraction est en place, radio Ouessant émet chaque jour et les concours divers battent leur plein. Chacun tente (malgré la qualité de la nourriture, préparée par notre cuisinier) de garder la ligne aidé en cela par les postes de combat et les essais de manutention torpilles. Nous avons laissé derrière nous le mauvais temps. Neptune veille sur nous.

Où sont nos bâtiments

S.M. Ouessant A : New London 31.5

S.M. Narval D : Lorient 16.5 A : Lorient 18.5

S.M. Bévèzièrs A : Naples 22.5

S.M. Amazone A : Naples 22.5

S.M. Daphné A : Toulon 19.5

S.M. Espadon D : Toulon 15.5

A LA BOFOST, L'O.C.E. HEMON PREND SA RETRAITE

Après trente-six années de Marine, l'officier en chef, des équipages Hémon, chef des services généraux de la Bofost, a pris sa retraite. Ce départ a donné lieu à une réunion amicale au cours de laquelle la carrière de M. Hémon a été retracée.



Cols Bleus n° 1521 27 mai 1978

La fin glorieuse du Monge et de son commandant, le lieutenant de vaisseau Roland Morillot

ROLAND MORILLOT, né à Vitry-le-François, était fils d'un sénateur et appartenait à une famille originaire de la Dordogne. Après des études au collège Saint-Nicolas à Paris, il entre à l'Ecole navale en 1901 et en sort deuxième.

Orienté rapidement vers les sous-marins il obtient à 29 ans, le 1er juillet 1914, le commandement du sous-marin Monge, considéré comme le « coq » de la première escadrille, sur lequel il remplace le lieutenant de vaisseau Dupetit-Thouars de Saint-Georges qui devait disparaître sur le Joule au cours d'opérations dans les Dardanelles.

Le 2 août, la guerre éclate.

Après une patrouille devant Toulon et Marseille, le Monge se rend à Bizerte où il arrive très éprouvé par le

gros temps. Son commandant a déjà trouvé là l'occasion de faire la preuve de ses qualités de marin et de chef, ce qui lui vaut des félicitations de l'amiral Guépratte et une citation à l'ordre de l'Escadre. Les avaries subies par le sous-marin sont telles qu'il doit rester en réparations jusqu'en novembre.

Il part alors pour l'Adriatique en compagnie du Curie et du Saphir, qui connaîtront par la suite une fin tragique, et commence des patrouilles interrompues seulement par des ravitaillements dans différents ports de la côte grecque.



Une quarantaine, imposée par un cas de méningite cérébrospinale, immobilise le Monge pendant une huitaine de jours en décembre 1914. Il reprend ensuite ses patrouilles. Alors que devant Cattaro il tente d'attaquer un bateau mouillé dans les Bouches, il n'échappe lui-même que de peu à une torpille lancée de terre et manque d'être éperonné par un torpilleur. Attaques et contre-attaques se succèdent pendant trois heures sans résultat. Finalement le Monge doit reprendre le large pour recharger ses batteries.

En février 1915, après une tournée de sept jours très pénible, toujours devant les Bouches de Cattaro, le retour du sous-marin est perturbé par des difficultés dues à l'alimentation en combustible et surtout par le gros temps.



Le commandant Morillot ne parvient pas à établir une liaison radio avec son convoyeur mais, l'Italie n'étant pas encore entrée en guerre, il refuse l'aide que lui proposait un destroyer italien. Il demeure quarante-huit heures sur la passerelle et, après avoir fait entrer son bateau à Platteali, défaille de fatigue.

Félicité par l'amical Boué de Lapeyrière, il est cité à l'ordre de l'Armée navale. Le Monge doit se rendre à Malte pour y faire réparer les avaries dues à la tempête. Son commandant en profite pour faire transformer plusieurs ballasts en réservoirs de mazout et d'eau douce pour les chaudières car il rêve en effet de forcer les passes de Pola, le port de guerre autrichien où est échoué le Curie ; l'entrée en guerre de l'Italie l'en empêche.

Après l'entrée triomphale de la 1re Escadrille à Brindisi, le 24 mai 1915, les missions de mai à décembre 1915 deviennent

Cols Bleus n° 1521 27 mai 1978 (suite)

plus courtes mais plus fréquentes avec des plongées durant 19 à 20 heures qui nécessitaient de régénérer fréquemment l'oxygène à l'aide d'oxylithe. C'est la mascotte du bord, le petit chien arabe « Tango » qui, en titubant, donnait l'alarme lorsque le gaz carbonique s'infiltrait au ras des plaques du parquet.

Au cours d'une escale à Brindisi, l'équipage trouve le temps d'organiser une petite fête, le 1er décembre 1915 pour la Saint-Eloi, et en profite pour offrir un vin d'honneur au commandant et à son nouveau second, l'enseigne de vaisseau Appel, qui vient d'embarquer.

Les opérations se poursuivent. Le Monge, bombardé par un avion autrichien devant Cattaro, n'est pas atteint. Peu après un orin de mine se prend dans une de ses hélices.

Dans la nuit du 28 au 29 décembre 1915, le sous-marin rencontre un groupe d'unités autrichiennes. Morillot donne l'ordre de tenir la plongée à cinq mètres et se prépare à attaquer. Et soudain c'est l'abordage. On a su plus tard que le Monge avait été éperonné par le croiseur Helgoland qui marchait à vingt nœuds. Kiosque crevé, tôles disjointes, courts-circuits, le sous-marin prend 40 degrés de pointe et atteint une immersion de 60 mètres ; les plombs sont largués et il parvient à revenir en surface. Les bâtiments ennemis sont là, pièces pointées et projecteurs balayant la mer.

Quatre obus éclatent sans traverser la coque intérieure, mais un cinquième frappe de plein fouet la cage du périscope, y ouvre une brèche par où l'eau s'engouffre.

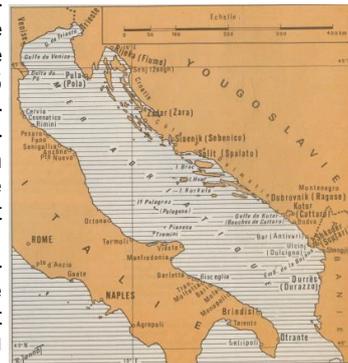
Cette fois le Monge est bien perdu, mais le commandant Morillot veut sauver l'équipage. Il donne l'ordre d'ouvrir les panneaux pour évacuer le bord. Impossible d'ouvrir celui de la chaufferie qui est coincé ; celui du compartiment des machines est immergé et seul celui de l'avant cède. Il n'y a pas un instant à perdre mais la moindre bousculade au cours d'une telle évacuation par un seul panneau peut retarder la sortie de plusieurs membres de l'équipage et leur coûter la vie.

• « Crions encore une fois « Vive la France », lance le commandant, « Adieu et bonne chance mes amis ».

Une main sur la caisse d'assiette, il fixe le manomètre d'immersion et il répète « Faites vite »... Le bateau s'enfonce, alors que les derniers hommes montent l'échelle de sortie et sautent à l'eau. Roland Morillot aurait pu partir, il ne le voulait pas, il a ouvert la vanne de remplissage de la caisse d'assiette (1). Seul Tango, le fidèle chien-mascotte, est resté avec lui.

(1) Les sous-marins de cette époque marchaient à la vapeur quand ils étaient en surface (**note non à sa place**)

Le sous-marin a disparu. Adieu Monge /... Nous sommes entraînés, aspirés par le tourbillon, nous buvons la tasse et ressentons soudain une forte commotion. Le bâtiment, en sombrant, a dû faire [im]plosion. Les débris du pont et la planche de débarquement remontent en surface ; les espars nous servent de flotteurs. L'eau est froide et nous sommes à peu près dévêtus car au moment de l'évacuation la température à bord était forte en raison de la plongée rapide avec

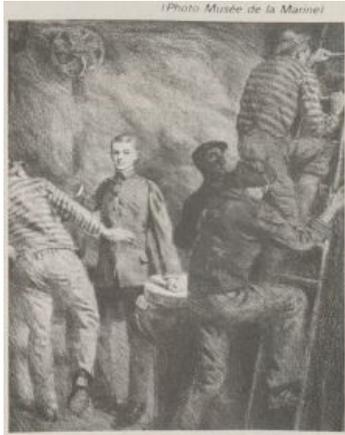


Cols Bleus n° 1521 27 mai 1978 (suite)

les chaudières sous pression.

Les quartiers-maîtres mécaniciens Goulard et Morel se sont noyés.

Ce n'est qu'après une longue demi-heure que l'ennemi se décide à mettre des embarcations à la mer pour nous secourir, en nous repérant au projecteur. Nous voilà prisonniers, dix-neuf d'entre nous à bord du Balaton et sept sur le Czepel. Il est trois heures trente du matin. Le commandant du Balaton nous fait apporter des couvertures et du thé chaud, ce qui nous reconforte un peu ; il nous fait savoir que l'une de nos torpilles est passée sous les hélices de son bateau (cette torpille, libérée de ses freins, avait dû partir seule sous le choc).



L' Helgoland, en nous éperonnant, croyait avoir heurté un sous-marin allemand ralliant sa base. Les veilleurs de la force autrichienne ne reconnurent la silhouette d'un sous-marin français que lors de notre retour en surface. Deux des destroyers de cette force, qui comprenait cinq destroyers et le croiseur Helgoland (1), devaient ensuite sauter ou être gravement avariés par mines. Les autres bâtiments, après une poursuite par deux croiseurs anglais, réussirent à s'enfuir.

Vingt-huit heures après le naufrage, le 30 décembre au matin, l'équipage du Monge, prisonnier, débarqua à Sebenico.

Il devait terminer la guerre en captivité, d'abord en Styrie, à Gratz, en quarantaine, puis en Bohême à Deutsch-Gabel d'où toutefois certains d'entre eux faussèrent compagnie à leurs gardiens et rentrèrent en France. L'enseigne de vaisseau Pierre Appell fut interné en Autriche, mais son état de santé le fit rapatrier par la suite ainsi d'ailleurs que le premier maître électricien Jean Jaffry, patron du bord — et qui devint plus tard maire d'Audierne - et le quartier-maître Basile Mahé.

Le 10 février 1916 l'équipage du Monge adressa, du camp de concentration de Deutsch-Gabel, la lettre suivante à la veuve du commandant Roland Morillot.

« Madame,

Malgré l'éloignement, nous joignons notre douleur à la vôtre pour pleurer la mémoire de celui qui restera, malgré tout, notre Commandant. Frappé par un coup du destin, alors que la victoire souriait éclatante, le commandant Morillot est mort en héros, après avoir fait l'impossible pour sauver son navire et son équipage. Pur et noble exemple de bonté, de travail, de courage, de vaillance. Tous nous l'aimons mais combien en mille il savait nous le rendre. De toujours nous en souvenir nous faisons le serment. Veuillez agréer, Madame, l'expression de notre profond respect. » (suivent les signatures des membres de l'équipage.)

D'après les souvenirs d'Emile Garlandat, ex premier-maître mécanicien survivant du sous-marin Monge (FAMMAC Cannes).

II) Le croiseur autrichien Helgoland sera coulé par la suite par le sous marin français Foucault.

**Cols Bleus n° 1521 27 mai 1978 (suite)****TELEX****de l'Ouessant**

Depuis la semaine dernière, nous avons parcouru toujours en plongée, près de la moitié du chemin. Les vivres frais sont épuisés. Le commis a enfourné les premières miches de pain et le cuisinier préparé nos « quatorzaines » — vivres de croisières — avec son talent habituel. Les électriciens réussissent toujours à maîtriser l'ennemi public numéro un du sous-marin le « zéro baladeur » ou à défaut d'isolement, Monsieur « Osmoseur », marchand d'eau tenant une forme olympique. Les douches municipales sont désormais ouvertes. Hier, pour la première fois depuis quelques jours, le service opération a détecté un bâtiment-cargo droit devant. Nous sommes sur la bonne route

Où sont nos bâtiments

S.M. Ouessant A : New London 31.5

S.M. Amazone A : Monaco 2.6 (Naples 23 au 26.5)

L' « ARGONAUTE » ET L' « AMAZONE » A LA MADDALENA

Profitant des premiers beaux jours de printemps, les sous-marins Amazone et Argonaute viennent de faire une sortie d'entraînement qui les a conduits sur les côtes de Corse et de Sardaigne. Le groupe qui arborait la marque du commandant de l'Escadrille des sous-marins de la Méditerranée, a séjourné quatre jours à la Maddalena pendant le week-end pascal. L'accueil en tout point chaleureux de la Marine italienne a permis aux équipages d'apprécier le charme de cette contrée sarde baptisée côte Esmeralda. Un cocktail organisé à bord des deux sous-marins français réunissant quarante convives italiens et américains, confirmait les liens d'amitié qui unissent les trois Marines présentes. Notre départ fut bercé par les vagues moqueuses du détroit de Bonifacio. Après avoir souhaité un au revoir à la Maddalena et à sa beauté sauvage l'Amazone et l'Argonaute ont effectué une série d'exercices comportant notamment des ralliements sous la mer et des lancements de torpilles.

L'AMIRAL CURSETJI EN VISITE

L'Amiral Cursetji, chef d'Etat-Major de la Marine indienne, a effectué une visite officielle en III^{ème} Région. Reçu à **Baudouvin ??** par l'amiral Tardy, il a visité l'arsenal, la base des sous-marins où il s'est intéressé au sous-marin La Praya et au simulateur Sisma. Il a regagné Paris par voie aérienne



Cols Bleus n° 1522 04 juin 1978

TELEX

de l'Amazonie

L'ESCALE à Naples de l'Amazonie du 23 mai au 26 mai 1978 a été en tout point réussie. Les ruines de Pompéi, les charmes de Capri, les pentes du Vésuve et la vie grouillante de la ville ont été, selon la tradition, les pôles d'attraction de l'équipage. Cette escale a permis de conforter les liens cordiaux qui unissent les Marines italienne et française comme en a témoigné la chaleur des toasts échangés lors du déjeuner officiel à l'Amirauté.

de l'Ouessant

NOUS avons atteint notre zone de patrouille et venons d'effectuer une plongée de longue durée, plusieurs jours en plongée sans contact avec l'extérieur économisant au maximum notre électricité. Dans une sorte d'hibernation, par une douce chaleur un peu humide nous avons lentement dérivé dans le Gulf Stream, attentifs aux bruits lointains des bâtiments marchands. Calme et repos avant l'escale de New London.

Où sont nos bâtiments

S.M. Aréthuse A : Toulon 2.6 1le Rousse du 27.5 au 30.5
 S.M. Espadon A : Lorient 9.6 Alicante du 30.5 au 3.6
 S.M. Dauphin D : Lorient 29.5 A : Douarnenez 1.6

Cols Bleus n° 1523 10 juin 1978**VISITE DU C.A. FAGES**

A l'occasion de l'Inspection générale annuelle des sous-marins, le C.A. Fages, commandant les Sous-Marins d'Attaque, a séjourné à Lorient du 17 au 20 avril à l'Escadrille des Sous-Marins de l'Atlantique. Dans la matinée du lundi 17 avril, l'amiral a passé l'inspection, et a procédé à une remise de décorations le C.C. Sumien, et le L.V. Rivière, ont été faits chevaliers dans l'Ordre national du Mérite. Le M.P. Naivin (sous-marin Espadon) le M.P. Naour (sous-marin Requin), le M.P. Hau (sous-marin Sirène), le P.M. Vassort (Escadrille) et le P.M. Poupon (Escadrille) ont reçu la Médaille militaire.

Des sous-marins basés à Lorient, l'Amiral a regagné Paris, à l'issue de l'inspection, dans la soirée du jeudi 20.

Cols Bleus n° 1524 17 juin 1978**TELEX
du Ouessant**

Accueillis par le premier sous-marin nucléaire du monde — USS Nautilus - bâtiment hôte — nous avons rencontré les sous-mariniens américains nombreux — efficaces et décontractés — pris en charge par la communauté francophone, l'équipage a pu découvrir le Connecticut souvent dans une ambiance émouvante tant l'accueil des écoles et des représentants des villes était touchant — certains ont pu découvrir New-York grâce à

Cols Bleus n° 1524 17 juin 1978 (suite)

l'invitation du Consul général de France —. D'autres, reçus par les familles du Nautilus, ont fait la connaissance de « l'American Way Of Life » —. Quelques heureux ont eu la joie de retrouver leurs épouses venues par charter. Nul doute que cette escale restera pour tous un souvenir inoubliable. Nous transitons maintenant vers les Bermudes où nous ferons escale du 12 au 16 juin 1978 .

Où sont nos bâtiments

S.M. Junon A : Bayonne 16.6 .
 S.M. Dauphin Lorient du 10.6 au 13.6
 S.M. Ouessant A : Brest 4.7 Hamilton du 12.6 au 16.6
 S M Ariane D : Toulon 11.6 A : Corfou 28.6 ,
 S.M. Flore D : Toulon 11.6 . A : Izmir 29.6

**COUPE DE L'ESCADRILLE DES SOUS-MARINS**

Treize Soling ont participé, le week-end du 1er mai, à la Coupe de l'Escadrille des sous-marins de l'Atlantique, organisée par le Cercle Nautique de la Marine de Lorient, avec le concours de l'ESMAT, qui a apporté toute l'efficacité de son aide matérielle pour la réussite de ces régates. Si la première manche, samedi, a dû être annulée en raison des mauvaises conditions météo, les régates de dimanche et lundi ont été courues par des vents de force 5 à 6 d'abord, puis tombant à 4. L'équipage de Sence (S.R. La Rochelle) a été victorieux sur toute la ligne, suivi de Clicheroux, tandis que Marine a fait excellente figure avec les CC Cuny, commandant le S.M. Dauphin et Foillard, de l'E.M. de Paris, qui prenaient une brillante 3ème place. C'est d'ailleurs à l'initiative du commandant Cuny que l'on doit cette régata lorientaise qui ne restera pas sans lendemain. La remise des prix a donné lieu lundi à une sympathique réception au carré des officiers de la Base. On y notait la présence du V.A. Robin, commandant la Marine à Lorient, du C.V. Barnaud, commandant de l'ESMAT, de l'ICETA Hénaff, président du Comité de course, de monsieur Perroud, président de la Ligue Bretagne-Armor, de monsieur Le Guen, directeur du port de pêche..

LE V.A.E. LASSERRE EN VISITE A L'ESMED

A l'occasion de l'inspection générale de l'Escadrille des sous-marins de la Méditerranée, le V.A.E. Lasserre, commandant les Forces sous-Marines et la Force Océanique Stratégique, s'est rendu le 19 mai à la Base des sous-marins de Toulon. Il y a été accueilli par le C.A. Fages, commandant les sous-marins d'attaque, et le C.V. Joli, commandant l'Escadrille des sous-marins de la Méditerranée. Après que les honneurs lui eussent été rendus, l'amiral Lasserre a reçu comme chaque année les officiers sous-mariniens avec qui il a pu s'entretenir de divers problèmes concernant l'activité et l'entraînement des sous-marins. Au cours d'une autre prise d'armes à la Base des sous-marins, le C.A. Fages avait remis la croix de chevalier dans l'Ordre na-

Cols Bleus n° 1524 17 juin 1978 (suite)

tional du Mérite au C.C. Mariaux et au C.C. Guerre.

PRISE DE COMMANDEMENT DU S.M. « LA PRAYA ».

Le C.V. Joli, commandant l'Escadrille des sous-marins de la Méditerranée, a fait reconnaître le L.V. Portman, nouveau commandant du sous-marin La Praya. Il succède au C.C. Mariaux.

LA MARINE JAPONNAISE**Cols Bleus n° 1526 01 juillet 1978**

Inexistante il y a à peine plus de cent ans, la Marine impériale japonaise se hissait dès 1920 au troisième rang avec une flotte à peine inférieure à celle des Etats-Unis. L'histoire maritime, sauf peut-être celle de la Kaiserliche Marine de Guillaume 11, ne montre pas d'exemple de développement plus rapide, ni plus étonnant. Deux guerres victorieuses, celle de 1894 contre la Chine (victoire de Yalu) et celle de 1904 contre la Russie (victoire de Tsushima) ont mis en relief la valeur du commandement et des marins nippons. Fin 1941, comptant sur la puissance de sa flotte et de ses armées, le gouvernement nippon n'hésite pas, bravant les Etats-Unis, à se lancer dans une action massive de conquête que la guerre, qui battait son plein en Europe, lui semblait devoir faciliter. Mais il avait sous-estimé la volonté de résistance et la formidable puissance industrielle de son rival. Après toute une série de succès prodigieux et prestigieux ce fut l'échec de Midway (5 et 6 juin 1942), point de départ de la contre-offensive américaine qui aboutit en 1945 à la bombe d'Hiroshima et à la capitulation du Japon. La fière flotte impériale, ou tout au moins ce qu'il en restait, fut comme l'armée et l'aviation dissoute le 2-9-45.

Moins de trois ans plus tard, en mai 1948, une loi créait l'Agence de Sécurité Maritime (Maritime Safety Agency ou MSA, et Kaijo Hoancho en japonais). Cet organisme prit en charge l'hydrographie, l'entretien des phares et balises et la police des côtes, tâches dévolues autrefois à la Marine impériale. En 1950, en raison de la guerre de Corée, le gouvernement crée une force de police navale avec quelques vieux bâtiments de l'U.S. Navy, constituant ainsi le noyau de l'actuelle flotte japonaise. Le 31 mai 1954, après ratification du traité de paix de San Francisco, le Japon signe un pacte d'assistance mutuelle avec les Etats-Unis. Le régime d'occupation cesse et les forces armées ont à nouveau droit de cité. En juin suivant, deux lois créant l'une l'Agence de Défense (sorte de ministère des Armées) et l'autre des forces d'autodéfense, donnent aux forces armées la structure et l'organisation qui subsistent encore aujourd'hui.

La flotte

Elle s'élevait le 1er mai dernier à :

- 16 sous-marins d'attaque de 800 à 1.600 tonnes dont le plus vieux date de 1960.
- 2 grosses frégates ASM de 4.700 t, Haruna et Hiei.
- 2 destroyers lance-missiles antiaériens de 3.850 t et un autre de 3.000 t.
- 24 destroyers classiques dont le tonnage varie entre 1.600 et 3.050 t. - 16 frégates ASM de 1.000 à 1.500 T.
- 14 patrouilleurs.
- 3 grands mouilleurs de mines.
- 33 dragueurs et chasseurs de mines.
- 6 navires de débarquement de chars du type LST, auxquels il faut ajouter plusieurs petites unités de combat, des navires logistiques et auxiliaires, les hydrographes et le navire-école Katori (3.372 t).

Constructions neuves

Sont actuellement en chantier :

- 2 grosses frégates de 5.200 t (n° 143 et 144) dérivées des 2 Haruna ; elles mettront en œuvre six hélicoptères ASM du type « Sea King ».
- 2 destroyers de 2.900 t dotés du système SACP « Sea Sparrow » et de 8 missiles antisurface du type « Har-

Cols Bleus n° 1526 01 juillet 1978 (suite)

poon » de l'US Navy.

- 2 destroyers de 2750 t du type Aokumo.
- 3 frégates de 1.470 t.
- 2 sous-marins de 2.200 t.

Toutes ces constructions sont le reliquat du IVème plan quinquennal (1972-1977) ou appartiennent au Vème plan (1977-82). Ce dernier prévoit les constructions suivantes :

- 4 frégates dérivées des DDH 143 et 144 du IVème plan.
- 6 à 8 destroyers dotés du « Harpoon ».
- 3 destroyers lance-missiles AA.
- 6 à 8 frégates de 1.500 t.
- 6 à 8 sous-marins de 2.200 t.
- 15 dragueurs

Les sous-marins pourraient être équipés d'un système de production d'énergie à partir de piles à combustible.

....



Sous-marin Makishio (classe Uzushio - 1850 tonnes).

Stage de formation au commandement de sous-marins 1978

Chaque année, lorsque le printemps revient sur les côtes méditerranéennes, l'escadrille des sous-marins de Toulon se voit confier la responsabilité d'organiser un stage pour préparer les futurs commandants de sous-marins à leurs fonctions.

En 1978, elle n'a pas manqué à cette vivante et bénéfique mission et du 28 mars

au 6 mai elle a accueilli huit futurs commandants. Une école de plus ? L'officier sous-marinier, avant d'être appelé à commander, a exercé des fonctions variées à bord des sous-marins. Il a été l'officier en cin-

quième qui découvre et s'initie, l'officier en quatrième maître des torpilles et des sonars, l'officier en troisième directeur des opérations et de l'entraînement, l'officier en second, homme orchestre veillant sur le bien-être, la sécurité et la cohésion.

Entre tous ces numéros, il a embarqué sur les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins. Au cours de huit à dix ans d'embarquements successifs il a acquis expérience et compétence. Doit-il à nouveau retourner à l'école ? Il s'agit ici moins d'une école que d'une occasion offerte d'un temps de réflexion en commun et d'une préparation plus directe à la direction du combat sous-marin. Six semaines sont ménagées à ce moment de leur carrière pour permettre à ces officiers de se préparer à leurs nouvelles responsabilités. Un stage à terre précède un stage à la mer de trois semaines. Au cours du séjour à Toulon, sous la houlette des officiers chargés de l'entraînement dans les escadrilles de sous-marins de Lorient et de Toulon, les stagiaires partagent leur temps entre l'entraînement sur des simulateurs, des séances de réflexion en groupe sur les problèmes d'encadrement, de tactique, de sécurité et des conférences d'information présentées par des spécialistes des techniques sous-marines, de la lutte anti sous-marine, de la conduite des



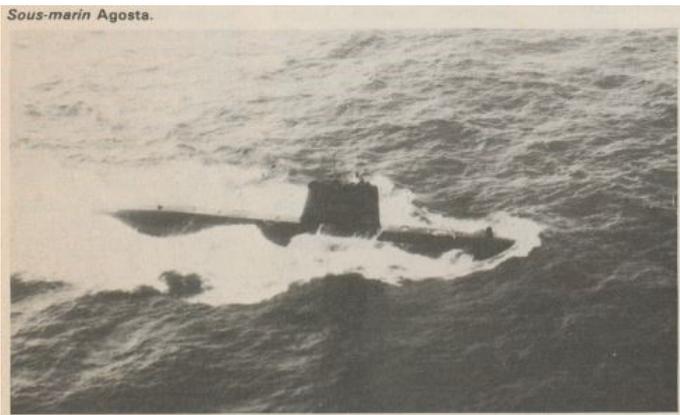
Bâtiment de soutien logistique Rhône.

Cols Bleus n° 1526 01 juillet 1978 (suite)

opérations et du personnel. Abandonner pour un temps les soucis quotidiens, confronter son expérience à celles de ses camarades, prendre le seuil nécessaire avant de se lancer dans une nouvelle et passionnante expérience : voilà l'opportunité que s'efforce d'offrir ce « stage de commandement ».

Un sous-marin est un petit bâtiment mais il constitue un en-

Sous-marin Agosta.



semble complexe sur lequel la moindre erreur peut être grave. Un « séminaire » à terre, pour former des commandants de bâtiments ne saurait suffire et il est complété par un stage à la mer qui a pour but essentiel de familiariser les futurs commandants avec le combat sous-marin. Sur ces navires, peut-être plus encore que sur d'autres, l'informatique et l'électronique ne peuvent remplacer le coup d'œil, l'instruction et l'esprit de synthèse du commandant vers qui convergent toutes les informations. La cohésion indispensable de l'équipe d'attaque est nécessaire pour fournir au commandant les éléments de la décision que la nature du bâtiment l'oblige à prendre de manière rapide et solitaire. Cette action réclame un entraînement spécifique que cherche à dispenser la phase maritime de ce stage. C'est dans ce but que le 17 avril au petit matin, une force navale, assez modeste, quittait Toulon. Elle était composée des sous-marins Flore et Galatée, des repêcheurs de torpilles Scarabée et Pétrél et de l'avisos d'Estienne d'Orves, rejoint plus tard par son frère le Drogou et l'escorteur rapide L'Agenais. Ce jour-là commençait une longue série d'exercices appelés « CASEX » qui devaient conduire les navires dans les parages des Ba-

Sous-marin La Praya.



léares et permettre aux stagiaires de faire leurs premières armes contre des bâtiments de surface bien décidés à ne pas se laisser faire. Il y aura 64 Casex et 34 torpilles lancées au cours de l'ensemble de la sortie. Laissons-les à leurs tâches utiles et répétitives et retrouvons d'autres acteurs, non des moindres.

Le « Rhône » et « La Praya » à Cartagène

Ce même 17 avril, le Rhône, bâtiment de soutien de sous-marins venu de Lorient pour l'occasion et renforcé d'une Alouette de la 23 S appareillait de Toulon, portant la marque du capitaine de vaisseau Joli, commandant l'escadrille des sous-marins de la Méditerranée. Il mettait le cap sur Cartagène. Ce port de la côte Est d'Espagne, abrite une escadrille de sous-marins avec laquelle nous entretenons des relations amicales,

Cols Bleus n° 1526 01 juillet 1978 (suite)

et un chantier naval moderne qui, après avoir construit des sous-marins type Daphné, a mis sur cale des sous-marins type Agosta. Voilà deux raisons pour que le C.V. Joli sur le Rhône retrouve dans les passes le sous-marin La Praya, troisième sous-marin français du type Agosta, et rende visite à ce port. Les deux jours de cette courte escale furent consacrés aux relations d'amitié entre les deux « sous-marines » et aux échanges d'informations et d'expériences techniques sur les sous-marins du type Agosta. Rares étaient les sous-marins des deux Marines qui ne s'étaient pas déjà croisés sur la mer, sous la mer ou dans un port, au cours d'escales communes à Cartagène, Toulon ou Ajaccio. A tout grade et tout âge les rencontres furent gaies et cordiales. Les relations entre le chantier et le La Praya étaient plus sérieuses. Chaque spécialiste, chaque dessinateur ou ouvrier, chaque responsable a voulu constater de ses yeux ce qu'était un Agosta terminé et préciser ainsi des points de détail de leur travaux. Matin et après-midi un grand nombre d'entre eux étaient accueillis à bord où l'équipage répondait complaisamment aux questions les plus variées. A leur niveau, les chefs d'escadrille et leurs états-majors visitaient le chantier et bâtissaient des projets d'exercices et de collaborations plus étroites entre les deux Marines voisines et liées par tant de points communs. Cette escale de travail et d'amitié s'achevait le 21 avril au matin. La Praya voguait vers d'autres missions et le Rhône allait rejoindre les bâtiments du cours de commandement au large de l'île de Majorque.

Halte printanière à Palma de Majorque. La jonction effectuée, le Rhône participait comme bâtiment escorte aux exercices des futurs commandants. Son hélicoptère était utilisé pour rechercher les torpilles et entraîner les bâtiments aux hélitreuillages. Pour reconditionner les torpilles déjà lancées il devait gagner Palma suivi des repêcheurs qui se déchargeaient des torpilles repêchées avant de repartir récupérer ces objets indispensables et coûteux. Le 28 avril tous les participants se trouvaient réunis à Palma et cette modeste force se glissa à quai à côté d'imposantes unités de la sixième Flotte américaine.

Le contre-amiral Fages, commandant les sous-marins d'attaque, venait de Paris marquer par sa présence l'intérêt que le commandement porte à la formation des futurs commandants. Il présidait une importante réunion de travail au cours de laquelle il précisait ses directives et tirait les premières conclusions de ce stage. Tous les marins du Levant connaissent et apprécient l'hospitalité de Majorque. Après l'échange de visites officielles le temps des équipages se partagea entre le travail de remise en état des torpilles, les excursions sur les falaises de Formentor, sur les traces de Chopin et de George Sand à Valdemosa, sur les plages déjà animées en cette première semaine de mai ou dans les discothèques où la notion de tourisme européen n'est pas une abstraction. Le langage commun de la musique pop, jazz ou disco, efface les différences linguistiques. Travail, détente, tourisme ne manquaient ni aux quelque 350 marins français présents à bord du groupe des bâtiments, ni aux stagiaires pour qui ce souvenir d'escale en commun contribuera après d'autres, à assurer l'entente et la cohésion entre sous-marins dans les escadrilles de Lorient et de Toulon. Le 2 mai tous les participants reprenaient la mer pour la suite des exercices, avant de rentrer à Toulon, chacun à sa place à œuvrer pour que les objectifs fixés soient atteints : formation d'une promotion de commandants de sous-marins, entraînement des bâtiments, liens d'amitié avec la Marine espagnole et découverte des îles Baléares.

Capitaine de Corvette CELIER

TELEX de l'Ouessant

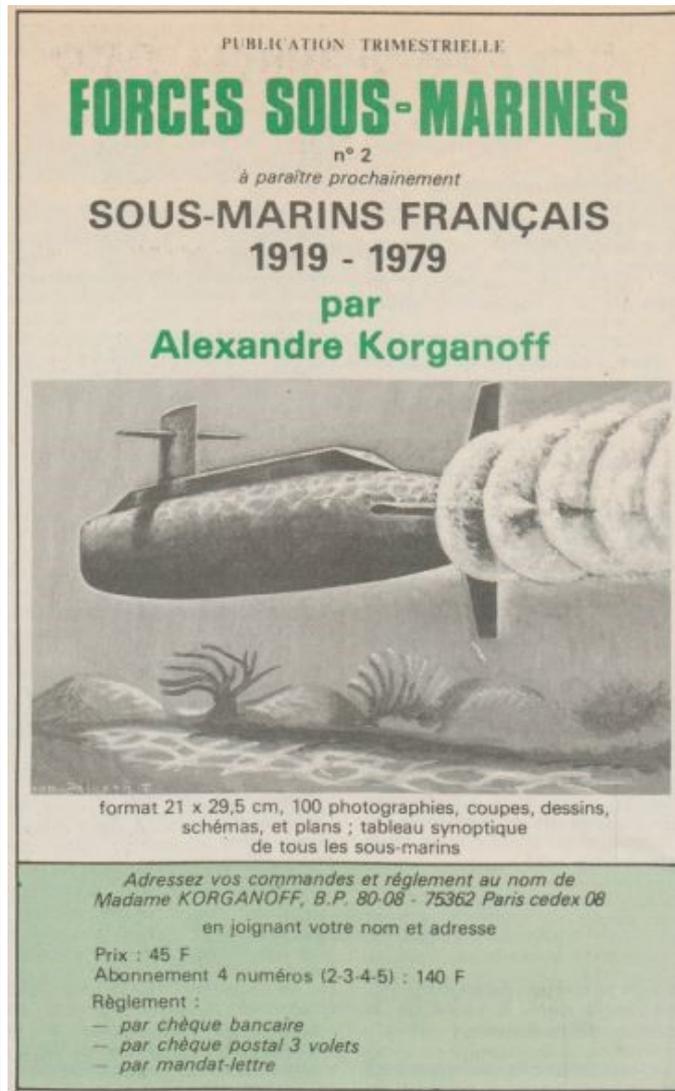
Après notre escale aux Etats-Unis le transit en plongée vers les Bermudes a passé rapidement, marqué seulement par le bel effort du conditionnement d'air peu habitué à travailler dans le Gulf-Stream. Le 12 juin au matin sous une pluie tropicale nous nous sommes présentés à l'entrée du chenal des Bermudes. Un pilote bermudien, décontracté et sympathique, nous indiqua la route à suivre vers la base de la Royal Navy dans la presqu'île de Ireland Island à une trentaine de kilomètres du chef-lieu Port Hamilton. Après l'accueil chaleureux du commandant de la base et un déjeuner officiel à bord offert par le commandant aux auto-

Cols Bleus n° 1526 01 juillet 1978 (suite)

rités militaires locales ainsi qu'au consul de France à New York venu visiter sa circonscription bermudienne à l'occasion de notre escale, l'équipage put découvrir cette île aux senteurs tropicales, à la végétation luxuriante et aux décors typiquement anglais dans laquelle les golfs les plus luxueux ne le cèdent en rien aux plages de sable fin. Le temps malheureusement continuera à nous bouder pendant toute l'escale. La pluie tombera souvent mais n'empêchera pas les uns et les autres de silloner l'île en mobylette, seul engin à moteur autorisé pour les touristes. Après quatre jours d'escale nous voilà parés à reprendre notre vie errante. Cette fois nous rentrons chez nous et la nostalgie des îles laissera bientôt la place à la joie de retrouver la France.

Où sont nos bâtiments

S.M. Requin A : Lorient 30.6
S.M. Dauphin A : 29.6 Exercices spécifiques
S.M. Flore A : Izmir 29.6
S.M. Ariane A : Corfou 28.6
S.M. La Praya A : Toulon 30.6

TELEX**Cols Bleus n° 1527 08 juillet 1978****de l'Ouessant**

Après les un dernier regard sur les Bermudes avec comme souvenirs les plus marquants les maisons aux toits blancs disséminées dans la verdure tropicale et les touristes américains

Cols Bleus n° 1527 08 juillet 1978 (suite)

en shorts à carreaux et blazers impeccables, l'Ouessant a pris la route du retour. Le 18 juin en reprenant la vue pour recharger nos batteries au schnorchel nous avons aperçu un voilier néo-zélandais — le Kehurangl — qui faisait route vers les Açores avec six personnes à bord : après l'avoir un peu intrigué en nous approchant au schnorchel nous lui avons offert le spectacle d'un sous-marin faisant surface à faible distance. Ayant échangé quelques petits cadeaux et beaucoup d'amitié chacun reprit sa route heureux d'avoir rompu ainsi la monotonie d'un long transit.

Où sont nos bâtiments

S.M. Requin D : Lorient 1.7 A : Lorient 7.7 Mise en condition
S.M. Ouessant D : Brest 3.7 A : Cherbourg 4.7
S.M. Flore D : Izmir 2.7 A : Toulon 7.7
S.M. Ariane D : Corfou 2.1 A : Toulon 6.7
S.M. Daphné D : Toulon 2.7
S.M. Diane A : Toulon 31.6

DES SIMULATEURS FRANÇAIS POUR LE PAKISTAN

L'industrie française vient d'être retenue par la Marine de la République Islamique du Pakistan pour la fourniture d'un Centre d'entraînement destiné à assurer la formation des équipages de sous-marins. L'étude et la réalisation de ce Centre ont été confiées, pour la partie navigation et sécurité plongée à SOMELER (Société de Mécanique et d'Electronique de Ruelle) et, pour la simulation tactique à la Division des activités sous-marines de THOMSON-CSF et à la Division simulateurs de sa filiale LMT. La partie pilotage et sécurité plongée réalisée par SOMELER comprend plusieurs simulateurs qui permettront l'entraînement des personnels chargés des barres de navigation et de plongée, du ballastage, de la propulsion et de la ventilation. La partie simulateur tactique réalisée par THOMSON-CSF et LMT constitue la réplique exacte d'un central opération de sous-marins. Elle comprend toutes les consoles correspondant aux équipements de détection sous-marine active et passive au radar, la simulation du périscope d'attaque, les tables traçantes et les consoles de direction de lancement de torpilles. Un ensemble de calcul analyse les actions effectuées par l'équipage ou l'instructeur, élabore les données affichées sur les instruments du central opération, et simule les trajectoires des buts et des torpilles. De plus, deux cabines équipées de tables traçantes et de consoles sonar et radar simulent les centraux opérations de deux navires de surface, permettant ainsi de réaliser l'entraînement tactique à la lutte anti-sous-marins. La mise en service complète de ce Centre est prévue pour la fin 1980.

PRISE DE COMMANDEMENT

Succédant au C.F. Magnac, désigné comme commandant en second de l'Ecole des applications militaires interarmées de l'énergie atomique, le C.C. Guerre a pris le commandement du sous-marin expérimental Gymnote, qui est actuellement au bassin dans l'arsenal de Cherbourg, son port d'attache.

TELEX**Cols Bleus n° 1528 15 juillet 1978****de l'Agosta**

L'ESCALE de routine du sous-marin Agosta du 10 au 14 juillet à Naples s'est déroulée dans d'excellentes conditions. Un car a été mis à la disposition du bord par la Marine italienne pour visiter le site de Pompei. Les officiers ont été invités à un cocktail au cercle naval. Une météo particulièrement agréable a permis à l'équipage de profiter de nombreuses possibilités balnéaires qu'offre la station Capri-Ischia.

Où sont nos bâtiments

Cols Bleus n° 1528 15 juillet 1978 (suite)

S.M. Agosta A : Toulon 21.7
 S.M. Daphné A : Augusta 29.7 Rhodes du 16.7 au 20.7
 S.M. Morse D : Leith 17.7 A : Lorient 25.7 Stornoway du 18.7 au 21.7
 S.M. Psyché D : Lorient 16.7 A : Cork 24.7

A LA MÉMOIRE DU CC MILLE

L'Amiral Lannuzel, devant le monument dû à Georges Guiraud, peintre de la Marine, et réalisé avec le concours de la D.C.A.N. de Cherbourg.

29 décembre 1943, 14 heures. Patrouillant au large de Porquerolles, le *Casabianca* entend de nombreuses et très violentes explosions. De celles provoquées par le grenadage d'un sous-marin...

Janvier 1944, Alger. Le sous-marin *Protée*, qui a appareillé le 5 décembre 1943 sous le commandement du L.V. Millé pour une mission d'attaque de la navigation côtière en Provence, est anxieusement attendu. Au fil des jours, l'inquiétude grandit. Bientôt il faut se rendre à l'évidence : le *Protée* avait disparu corps et biens, entraînant dans sa fin glorieuse 5 officiers, 14 officiers-mariniers et 52 quartiers-maîtres et matelots.

Ainsi, s'achève la carrière maritime de Georges Millé, sorti de Polytechnique en 1929. Ayant choisi le métier d'officier de Marine, il s'orientait vers la carrière sous-marine et embarque comme officier en troisième à bord de l'*Achille* en 1932.

Après une absence de plus de deux ans pour une cam-

pagne en Extrême-Orient sur l'avis-colonial *Savorgnan de Brazza*, il retrouve l'*Achille* comme officier en second et participe à la bataille de Narvick, où il obtient la croix de guerre avec étoile de bronze. L'*Achille*, surpris à Brest par l'avance allemande, est sabordé en juin 1940, et Georges Millé est fait prisonnier. Au bout de quelques semaines, il réussit à s'évader. Il commandera alors le *Chasseur IV*, l'*Autiope* (où il obtient la croix de guerre avec médaille d'argent) et le *Protée*.

Le nom de Georges Millé, synonyme de courage et d'abnégation totale, restera désormais à la postérité. En effet s'est déroulée à Houilles le 21 juin 1978 la cérémonie d'inauguration du monument à la mémoire du capitaine de corvette Georges Millé, sous la présidence de l'Amiral Lannuzel, chef d'Etat-Major de la Marine, et en présence de la famille et de nombreuses personnalités civiles et militaires. Dans son allocution, l'Amiral Lannuzel, après avoir remercié l'amiral Lasserre, commandant les Forces sous-marines ainsi que le C.V. Mioche, com-

**Cols Bleus n° 1528 15 juillet 1978 (suite)**

mandant le Centre, d'avoir organisé cette cérémonie, a rappelé la carrière glorieuse de Georges Millé et a exprimé sa profonde émotion de faire revivre ainsi plus solennellement le souvenir de ce grand sous-mariner.

Rappelons que le Centre « Commandant Millé », situé dans la plaine de Montesson, est l'ancien « Centre de Contrôle Opérationnel de la Marine », et porte son nom actuel depuis octobre 1972. Tour à tour utilisé comme

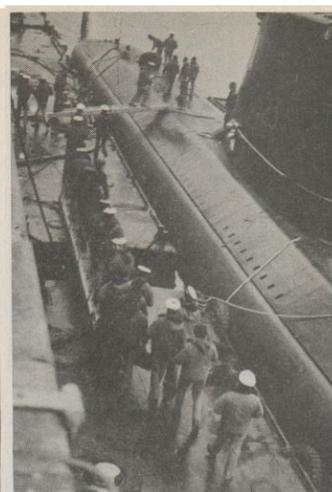
carrière de pierres, champignonnière, usine d'Aéronautique Hispano-Suiza, occupé par les Allemands en 1940, récupéré par la Marine après la guerre, qui installe entrepôts, magasins, imprimerie et services de transmissions, le domaine s'étend sur 30 hectares en surface et 15 en souterrain. Près de 700 personnes vivent et travaillent sur le Centre dont une des vocations principales est d'accueillir le commandement des Forces sous-marines et de la Force océanique stratégique.

ATTRIBUTIONS DE COMMANDEMENT SOUS-MARINS

Capitaines de corvette
 PRUD'HOMME SM Marsouin ;
 BRECARD SM Ouessant ;
 GERARD SM Requin ;
 PUNGIER SM Aréthuse ;
 MAREAU SM Daphné ;
 TOURNYOL DU CLOS (JFMA) SM Galatée ;
 FOILLARD SM Morse ;
 BACHOLLE SM Béveziers ;
 PIGEAUD SM Dauphin.

Cols Bleus n° 1529 22 juillet 1978**LA TRAVERSEE DE LONGUE DUREE DE L'OUESSANT**

Le Q.M. Rebichon et son clairon sous l'œil attentif des Q.M. Cueff et Destailleur.



Au poste de combat de vérification Embarquement avant le TLD.

« Les sous-marins type Agosta représentent en 1978 l'extrême évolution des sous-marins à propulsion classique — diesel électrique ; leurs remarquables qualités de manœuvrabilité et de sûreté de fonctionnement en plongée ont été mises en évidence lors de la traversée de longue durée que l'*Ouessant*, dernier de la série, vient d'effectuer à l'issue de sa construction à l'arsenal de Cherbourg ». Le 5 mai 1978, l'*Ouessant* a mis le cap vers New-London - Connecticut (Etats-Unis). — 6 officiers, 24 officiers mariniers, 24 quartiers-maîtres et matelots sous le commandement du C.C. Le Gai de Kerangal (moyenne d'âge 22 ans).

Le dernier embarqué est le matelot torpilleur Destailleur ; il a rallié Cherbourg la veille de l'appareillage et n'a encore jamais navigué. Il découvre sans transition l'univers qui sera le sien pendant 61 jours et commence à se familiariser avec son poste

Cols Bleus n° 1529 22 juillet 1978 (suite)

de quart tandis que l'Ouessant taille sa route vers les grands fonds de l'Atlantique : module DSM, tableau de pilotage, poste torpilles lui sont bientôt familiers.

Le maître mécanicien Turlet et son épouse en compagnie du shériff de la ville de Hartford (Connecticut).



Dans le même temps il fait l'apprentissage de la vie en communauté et s'habitue aux restrictions d'eau ainsi qu'aux périodes de schnorchel qui mettent parfois les tympans à rude épreuve. En quelques jours, chacun a pris ses quartiers ; les distractions sont organisées par l'équipe de « radio Ouessant : concours de pronostic (coupe du monde de football), tournoi de belote, télécinéma en couleur, tiercé également sous l'autorité de notre éminent commentateur hippique, le maître mécanicien Turlet... bien entendu nos équipes de C.O. ne restent pas inactives et des postes de combat fréquents entretiennent leur ardeur comme celle de nos torpilleurs qui, inlassablement, déplacent en tranche « C » une maquette de torpille grandeur nature pour vérifier le bon fonctionnement de la manutention. De son côté notre service intendance, un cuisinier et un commis, s'efforce d'entretenir le moral en variant les sauces et en nous réservant quelques surprises culinaires autant que puissent s'y prêter nos quatorzaines (vivres de croisière tout préparés). Les deux escales prévues, New-London puis Port Hamilton aux Bermudes, sont attendues avec impatience après un transit de 25 jours en plongée ; nous ne serons pas déçus : l'accueil des Américains, et en particulier de l'équipage du sous-marin nucléaire Nautilus, bâtiment hôte, laissera des souvenirs sympathiques à beaucoup d'entre nous, de même que les quatre jours de farniente passés aux Bermudes, malgré la pluie tropicale. Le 16 juin, chacun fait preuve à bord d'un certain enthousiasme au moment d'appareiller de Port-Hamilton.



Le maître Paris, le S.M. Bouttier et le maître Galaud visitent la maison de l'écrivain américain Mark Twain à Hartford.

Un rude programme nous attend cependant avant notre retour en France : plusieurs essais de transit rapide en plongée — du schnorchel en perspective — et le fameux « passage à la chambre » pour la notation annuelle. Si la première semaine de transit est vite passée, la seconde paraît plus longue. car dans l'Atlantique désert (à quand les navigations saisonnières de bâtiments marchands ?), les postes de combat reproduisant des engagements fictifs contre des buts fictifs ont perdu quelque peu de leur intérêt. Mais la navigation est suivie avec

Cols Bleus n° 1529 22 juillet 1978 (suite)

précision et le 5 juillet au matin nous rallions Cherbourg, accueillis par le personnel de l'arsenal venu assister au retour de son enfant, dont le comportement à la mer a fait honneur au chantier.

Lieutenant de vaisseau COT.

**TELEX****du Drogou et de la Daphné**

Après quatre jours de mer très calme, pendant lesquels le Drogou a croisé dans le canal de Sicile et la mer Ionienne son équipage a pu apercevoir la très pittoresque île de Santorin, avant de découvrir Rhodes le 17 juillet au matin. C'est dans une atmosphère chargée d'un énième parfum de basilic et de lauriers roses à l'entrée du port, face aux remparts séculaires, que nous avons rejoint le S.M. Daphné qui devait partager cette escale avec nous. La mythologie attribue la paternité de cette île enchantée à Hélios, Dieu du soleil. En effet, qui songerait à la contredire ? L'animation des ruelles pavées de la vieille ville, la profusion des échoppes et des tavernes. La chaleur de l'accueil des autorités et de la population locales, sans oublier la fête au vin, tout a contribué à composer une de ces escales qui sont les vraies récompenses du marin. Malgré l'affluence cosmopolite des touristes, Rhodes a su conserver le caractère historique qui lui a laissé son riche passé. Le souvenir des chevaliers de St Jean de Jérusalem, Français pour bon nombre d'entre eux, qui donnèrent son essor à la ville aux XIVème et XVème siècles et qui fondèrent ensuite l'ordre des chevaliers de Malte, reste profondément vivant, que ce soit dans la rue Hippoton, fidèle et sobre reconstitution d'une rue de l'époque, ou face aux impressionnantes portes armoriées des remparts. Entre autres manifestations de sympathie, traditionnelles et très réussies, la ville de Rhodes nous a invité à assister dans les jardins du palais des Grands Maîtres à un intéressant spectacle de son et lumière, retraçant la prise de la ville par Soliman le Magnifique en 1522. Des excursions à l'Acropole de Lindos, remarquable site dominant la mer, aux ruines de Camiros, petit « Pompei » de l'île, ou encore à la « vallée des Papillons » ont donné un agrément supplémentaire à ce séjour qui aura permis à tout l'équipage de constater les excellentes relations existant entre la Grèce et la France. Mais il est temps de repartir : la Daphné et le Drogou se sont à nouveau séparés pour poursuivre leur mission

Où sont nos bâtiments

S.M Psyché A : Lorient 30.7

S.M Vénus A : Liverpool 4.8 Lorient du 28.7 au 30.7

S.M Daphné A : Toulon 4.8

SOUS-MARIN « SIRENE » : LE GESTE QUI SAUVE

Seize des trente membres que compte actuellement l'équipage du sous-marin Sirène ont passé avec succès les épreuves du brevet national de secourisme. Le directeur de la Protection civile du Morbihan a tenu à marquer de sa présence cette heureuse initiative et a notamment déclaré : « Votre participation nombreuse illustre sans aucun doute l'extrême cohésion d'un équipage de sous-marin et montre aussi que vous avez su apporter, à la haute conscience de vos responsabilités de marin, la conscience de vos responsabilités de citoyen ».

Cols Bleus n° 1529 22 juillet 1978 (suite)

PRISE DE COMMANDEMENT SUR LE « REQUIN »

Le vendredi 16 juin 1978, le C.V. Barnaud, commandant de l'escadrille des sous-marins de l'Atlantique a fait reconnaître le C.C. Gérard comme commandant du sous-marin Requin en remplacement du C.C. Le Craver nommé à l'état-major de l'amiral, commandant les sous-marins d'attaque.

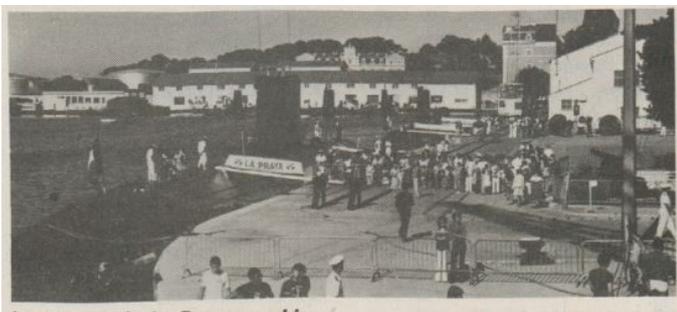
15.000 VISITEURS A L'ESCADRILLE DES SOUS-MARINS

Par une magnifique journée ensoleillée, l'Escadrille des sous-marins de la Méditerranée, commandée par le C.V. Joli, a ouvert ses portes au public le dimanche 9 juillet. Une foule d'estivants et de Toulonnais ont commencé à se masser dès 8 heures devant la porte de l'Arsenal, attendant le coup d'envoi de cette journée « portes ouvertes ». Les cars du Centre auto principal ont été pris d'assaut dès leur arrivée et ont effectué sans discontinuer le transport d'un flot ininterrompu de visiteurs jusqu'à vingt heures. Leur nombre, estimé à 15.000, montre le succès de cette opération.



La plate-forme de simulation Agosta.

La qualité du public a frappé, par la curiosité et l'intérêt qu'il n'a cessé de manifester, au prix parfois d'une certaine abnégation. Nombreux sont ceux qui ont dû patienter une à deux heures avant de pouvoir visiter un sous-marin et ceux qui se sont abstenus de déjeuner. Un petit air de fête et la bonne humeur, entretenus par une musique d'ambiance, sont restés de règle. Les sous-marins à quai ont évidemment constitué le clou de la visite. Sur les onze bâtiments de l'Escadrille, six se sont transformés — le temps d'une journée — en exposition flottante : La Praya - Diane - Galatée - Flore - Amazone - Ariane. Le La Praya, marquant la présence récente à Toulon des sous-marins du type Agosta a battu le record des entrées. Tout à la fois amusés et fiers de l'intérêt qu'on leur porte, les sous-marinières de tous grades ont répondu inlassablement aux questions qui n'ont cessé de fuser : « Il faut descendre par ce trou ? Et ma jupe... » « Comment faites-vous pour plonger ? » « Où sont les hublots, comment pouvez-vous voir sous l'eau ? »... Plusieurs attractions ont obtenu un gros succès, dont les démonstrations en vol d'un Super-Frelon de la 20 S. Certains spectateurs ont trouvé aussi amusant de se faire mouiller par l'écume soulevée par ce gros ventilateur que d'assister à la mise à l'eau de son sonar et à la récupération de naufragés volontaires. Les démonstrations de la cloche à plongeurs ont fasciné certains jeunes spectateurs qui sont même allés jusqu'à compter les plongeurs entrés et sortis, à la recherche peut-être d'on ne sait quelle supercherie...

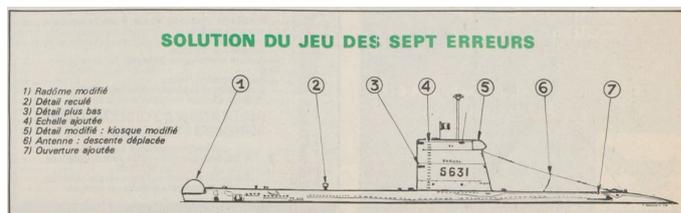
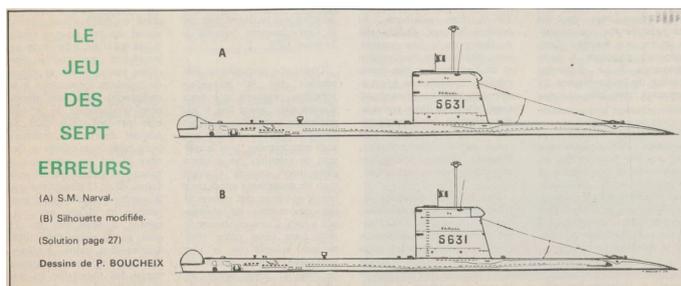


Le sous-marin La Praya envahi.

Cols Bleus n° 1529 22 juillet 1978 (suite)

La visite de l'Atelier militaire des torpilles et des expositions de l'Ecole de navigation sous-marine a permis de retrouver un calme relatif, tout en continuant la découverte du monde sous-marin. Il a même été possible de trouver un peu de repos dans des salles de cinéma au spectacle permanent : un autre genre de monde sans soleil. Les plates-formes d'entraînement au pilotage, animées par ordinateur et armées par des équipages de sous-marin, ont beaucoup intrigué. L'assaut de la Base a aussi eu lieu par la mer, puisque quelques centaines de privilégiés ont pu faire une tournée dans la rade en chaland automate. Si l'on ajoute le fait que les nombreux éventaires proposant des articles variés frappés aux armes des sous-marins ont été dévalisés, les occasions n'ont pas manqué d'emporter un souvenir tangible de cette belle journée. Les sous-marinières en gardent également un excellent souvenir, ne serait-ce qu'en redécouvrant l'intérêt manifesté par un public chaleureux envers leur univers si particulier.

Le C.C. BOURGOIN,
commandant le sous-marin AMAZONE



Cols Bleus n° 1530 12 août 1978

L'ACCIDENT DU SOUS-MARIN MARSOUIN

Le vendredi 4 août, le sous-marin de 1.200 t Marsouin appareillait pour essais de la base sous-marine de Keroman, dans le port de Lorient, à l'issue d'une période d'entretien.

Alors qu'il se trouvait dans les passes, une explosion se produisit dans le local des auxiliaires. Malgré un début d'incendie, le sous-marin Marsouin parvenait à regagner Lorient, mais un mort et cinq blessés étaient à déplorer.

Victime de son devoir, le maître mécanicien Jean-François Ollivier devait décéder avant son admission à l'hôpital. Cadre de maistrance, le maître Ollivier servait dans la Marine depuis 1967 ; âgé de 28 ans, il était marié et père d'un enfant.

Cinq blessés étaient débarqués du sous-marin à son accostage. Deux étaient dans un état grave, le maître principal Métayer et le maître Enos. Trois étaient plus légèrement atteints, le maître principal Huruguen, le second maître Duros et M. Texier de la D.C.A.N. Lorient. M. Bourges, ministre de la Défense, adressait le télégramme suivant à l'Amiral Fages commandant les sous-marins d'attaque, quelques heures après le drame : « Suite accident survenu au cours manœuvre sous-marin Marsouin je vous prie de transmettre l'expression de mes condoléances attristées et de ma vive sympathie à la famille du maître Ollivier et mes vœux de prompt rétablissement aux personnels blessés. Signé : Yvon Bourges. »

Le maître mécanicien Ollivier a été cité à l'ordre de la Marine nationale. Par ailleurs, une enquête judiciaire et une enquête militaire ont été déclenchées afin de connaître les causes de ce drame qui endeuille toute la Marine.

Cols Bleus n° 1530 12 août 1978 (suite)**Où sont nos bâtiments**

SM Vénus D : Liverpool 7.8 A : Lorient 12.8
 SM Espadon D : Lorient 7.8
 SM Ouessant D : Cherbourg 6.8 A : Toulon 18.8
 SM Béziers D : Toulon 6.8 A : Toulon 12.8

PRISE COMMANDEMENT DE L' « AMAZONE »...

Succédant au C.C. Pichon, le C.C. Bourgoïn a pris le commandement du sous-marin Amazone.

Cols Bleus n° 1531 26 août 1978**Où sont nos bâtiments**

SM Marsouin D : Lorient 21.8 A : Dieppe 26.8 Dieppe du 26 au 28.8
 SM Espadon A : Lorient 24.8
 SM Junon D : Lorient 21.8 A : Lorient 25.8
 SM Dauphin D : Lorient 21.8 A : Lorient 26.8
 SM Aréthuse D : Toulon 22.8 A : La Maddalena 26.8 "
 SM Amazone D : Toulon 21.8 A : Ajaccio 26.8
 SM Béziers Toulon 22.8 A : Palma de Maj. 26.8
 SM Ouessant A : Toulon 18.8

EN ASIE MINEURE AVEC LA FLORE

Ils étaient 58 à rêver des délices de l'Orient, derviches tourneurs, danseuses du ventre, bains turcs... mais ce paradis islamique, il fallait d'abord le gagner. Ce fut d'abord un Casex B3, grand bourreau de batterie qui transforme notre ingénieur en mère poule pour ses petits éléments. Un transit sans histoire en mer ionienne nous amena aux abords de Cythère. Vint alors une escale rafraîchissante en Crète mais elle ne dura que 12 heures, le temps de « faire le plein ». Cependant elle suffit à nous mettre le cœur en fête car après une belle journée de navigation au milieu des grecques nous arrivons à Izmir. Et chacun se précipita au bazar afin d'acquérir les merveilles auxquelles il pensait depuis le départ cuivres patinés par les âges ou les bons services de « l'antiquaire », armes et montres anciennes, vêtements de cuir, et ces merveilleux tapis venus de tous les horizons de la Turquie. Malheureusement, tout a une fin mais la nostalgie du départ était tempérée par la perspective de nombreuses séances de baignade et de bronzing sur le pont pendant le transit en surface.

Le Médecin Major du sous-marin FLORE

Cols Bleus n° 1532 02 septembre 1978**Où sont nos bâtiments**

SM Espadon A : Lorient 25.8
 SM Dauphin D : Lorient 27.8 A : Kristiansand 21.9
 SM Amazone A : Toulon 2.9 Ajaccio du 25.8 au 27.8
 SM Aréthuse D : Toulon 2.9 A : La Maddalena du 25.8 au 29.8
 SM Béziers D : Palma de Maj. 28.8 A : Toulon 2.9

Cols Bleus n° 1532 02 septembre 1978 (suite)**LE SOUS-MARIN « OUESSANT » RENFORCE L'ESCADRILLE DE SOUS-MARINS DE LA MEDITERRANEE**

Le sous-marin Ouessant a rejoint sa base de Toulon.

Onze heures du matin. A la base des sous-marins de la Méditerranée, le C.V. Joli accueille l'Ouessant, treizième bâtiment de son escadrille. Musique, détachement d'honneur présentant les armes, jets d'eau du bateau-pompe. L'Ouessant est accueilli dans la joie. Commandé par le C.C. Le Gai de Kerangal, l'Ouessant est le quatrième et dernier sous-marin de la série des Agosta : Agosta, Béziers, La Praya et Ouessant, des noms qui fleurent bon les victoires navales d'autrefois. L'Ouessant est le dernier sous-marin classique de la Marine française avant les S.N.A., sous-marins nucléaires d'attaque. Le premier de ces S.N.A., est en chantier à Cherbourg et Toulon le recevra vers 1981 ou 1982. En attendant, Ouessant est probablement le sous-marin classique le plus moderne du monde. Il a bénéficié de l'expérience de ses trois prédécesseurs et des soins attentifs de l'Arsenal de Cherbourg. Sa croisière d'endurance l'a conduit de Cherbourg aux Etats-Unis (24 jours en plongée), et aux Bermudes. Le C.V. Joli et le C.C. Le Gai de Kerangal sont très satisfaits des performances des Agosta.



Le C.V. Joli, commandant l'escadrille des sous-marins de la Méditerranée, accueille le C.C. Le Gai de Kerangal, commandant de l'Ouessant.

Très manœuvrant en plongée, dotés de moyens modernes d'exploitation des renseignements, ils atteignent en transit une vitesse moyenne importante. Leur rayon d'action, leur vitesse, lui permettant d'entrer en action en Méditerranée dans des conditions très favorables.

Le maître principal Lefèvre, président du carré des officiers-mariniers de l'Ouessant, apprécie l'habitabilité améliorée de ce sous-marin par rapport à ses prédécesseurs. Cet officier-marinier, affecté pour la première fois à Toulon, a toujours servi à bord des sous-marins depuis son entrée au service en 1966. Il espère retrouver bientôt Brest et les S.N.L.E. Il a déjà effectué quatre patrouilles à bord des sous-marins lanceurs d'engins. Il évoque pour nous la longue patience des 60 jours de plongée. Il est

Cols Bleus n° 1532 02 septembre 1978 (suite)

bon d'avoir une occupation, la photo, le tissage, les émaux, la lecture pour meubler les longues heures sous la mer. Les Agosta serviront peut-être de banc d'essai au missile antinavires largable en plongée que la Marine étudie et qui sera peut-être l'arme sous-marine de l'avenir.

Avec ses quatre Agosta, ses cinq Daphné et ses quatre Aréthuse, l'escadrille des sous-marins de la Méditerranée constitue une force de plus en plus appréciable dans cette mer où Russes, Américains et riverains se surveillent avec tant d'attention.

Cols Bleus n° 1533 09 septembre 1978**TELEX de l'Aréthuse**

En escale à la Maddalena de l'Aréthuse s'est déroulée conformément au programme établi par notre attaché naval, de la façon la plus agréable et la plus ensoleillée qu'il soit. L'accueil souriant et complaisant des autorités italiennes a été particulièrement apprécié.

Où sont nos bâtiments

SM Flore D : Toulon 6.9 A : Lisbonne 12.9
SM Ariane D : Toulon 5.9 A : Ile Rousse 8.9

PRISE DE COMMANDEMENT SUR LE « MORSE »

Vendredi 18 août 1978, le C.V. Barnaud commandant l'escadrille des sous-marins de l'Atlantique a fait reconnaître le L.V. Foillard comme commandant du sous-marin d'attaque Morse. Le nouveau commandant succède au C.C. Nerzig désigné au commandement du sous-marin d'attaque Agosta.



Le L.V. Foillard.

Né le 24 décembre 1942 à Toulon, le L.V. Foillard est entré à l'Ecole Navale en 1964. Embarqué comme officier en second du dragueur côtier Laurier à Toulon en 1968, il est affecté aux forces sous-marines en 1969 et embarque successivement sur les sous-marins Aréthuse, Psyché et Morse. Breveté officier armes sous-marines en 1971, il suit les cours de l'Ecole Atomique en 1974 puis embarque sur le

SNLE Le Foudroyant où il effectue 4 patrouilles. Le L.V. Foillard vient de Toulon où il était officier en second du sous-marin d'attaque Daphné.

Cols Bleus n° 1534 16 septembre 1978**LA MARINE ROYALE NEERLANDAISE**

Les Pays-Bas sont une nation qui vit essentiellement de son commerce. Son industrie est largement fondée sur les branches de transformation (constructions électriques et mécaniques, électroniques avec la puissante firme Philips, chimie, etc.) liées à l'importation de matières premières industrielles. Les Pays-Bas manquent de charbon,

Cols Bleus n° 1534 16 septembre 1978 (suite)

de pétrole et de nombreuses autres matières indispensables à leur développement économique. La majorité de ces importations empruntent la voie maritime. La flotte de commerce néerlandaise avec ses six millions de t.j.b. occupe le 14ème rang et Rotterdam est l'un des plus grands ports du monde. Aussi ne faut-il pas s'étonner que la Marine de guerre occupe une place importante dans la Défense de ce petit mais riche pays qui dépend pour son commerce de la libre utilisation des grandes voies du trafic maritime. C'est pourquoi bon an, mal an, il consacre un peu plus de 20 % de ses dépenses militaires à sa Marine.

...

La Flotte Elle comprend :

- 6 sous-marins d'attaque ;
- 2 frégates anti-aériennes toutes récentes, le Tromp et le De Ruyter. Ces bâtiments doivent dans un avenir proche acquérir une bonne capacité antisurface avec l'adoption du missile « Harpoon » américain ;
- 8 destroyers classe Friesland ;
- 1 destroyer classe Holland ;
- 6 frégates ASM modernes (classe Van Speijk) dérivées des Leander de la Royal Navy ;
- 6 corvettes classe Wolf ;
- 5 petits patrouilleurs ;
- 31 dragueurs et chasseurs de mines ;
- 11 péniches de débarquement ;
- 2 superbes pétroliers ravitailleurs modernes, auxquels il faut ajouter quelques bâtiments hydrographes et auxiliaires divers.

Le tout représente en gros 99 000 tonnes.

Le sous-marin Tijgerhaal

**Programme naval**

En 1974, le parlement néerlandais a approuvé un plan décennal de renouvellement de la Flotte. Ce plan prévoit la modernisation de l'Aéronautique navale (21 avions de Patmar et 26 hélicoptères ASM) et, pour ce qui concerne la Flotte, la construction de :

- 6 sous-marins d'attaque ;
- 3 frégates anti-aériennes et antisurface ;
- 12 frégates ASM et antisurface ;
- un minimum de 15 dragueurs-chasseurs de mines ainsi que la modernisation des six frégates classe Van Speijk en vue de leur donner notamment une bonne capacité antisurface.

Ce plan est en cours de réalisation :

- 2 des frégates anti-aériennes, il s'agit du Tromp et du De Ruyter, sont maintenant en service.
- les 12 frégates ASM (classe Kortenaer) ont été commandées : 8 sont en chantier, 1 en essai, le Kortenaer, et 3 en achèvement à flot.
- la modernisation de la première des 6 Van Speijk est commencée.

Cols Bleus n° 1534 16 septembre 1978 (suite)

- la commande de 15 chasseurs de mines a été passée ou va être passée.

Ces bâtiments seront du type franco-belgo-néerlandais dont les plans ont été approuvés et dont le prototype, l'Eridan, est en construction à Lorient. Ont été récemment commandés, 2 sous-marins d'attaque. La 3ème frégate anti-aérienne serait dérivée des 12 unités classe Kortenaer. Ces remarquables bâtiments ont servi de modèle pour le premier lot de six frégates type 122 que la Marine fédérale allemande a commandé pour moderniser sa flotte de surface.

Où sont nos bâtiments

SM Psyché D : Dieppe 1.9A : Lorient 15.9
 SM Requin Lorient 11.9 Lorient 15.9
 SM Ariane A : Toulon 16.9
 SM Ouessant D : Toulon 12.9 A : Toulon 16.9
 SM Béziers D : Toulon 11.9 A : Toulon 16.9
 SM Galatée D : Toulon 11.9 A : Toulon 14.9
 SM La Praya D : Toulon 11.9 A : Toulon 16.9

PRISE DE COMMANDEMENT

Le L.V. Brun

Vendredi 25 août, le C.V. Barnaud, commandant l'escadrille des sous-marins de l'Atlantique, a fait reconnaître le L.V. Brun comme commandant du sous-marin d'attaque Espadon. Le nouveau commandant succède au C.C. Caron désigné comme officier d'entraînement de l'escadrille des sous-marins de l'Atlantique.

VOYAGE D'INFORMATION POUR M. TOMASINI RAP-

M. Tomasini, rapporteur du budget de la Marine à l'Assemblée nationale, a effectué un voyage d'information à Toulon. Après un entretien avec le V.A.E., Tardy, commandant en chef pour la Méditerranée, M. Tomasini a visité l'arsenal, le P.C. opération, le *Foch*. Il a été accueilli à bord du porte-avions par le C.A. Fatou.

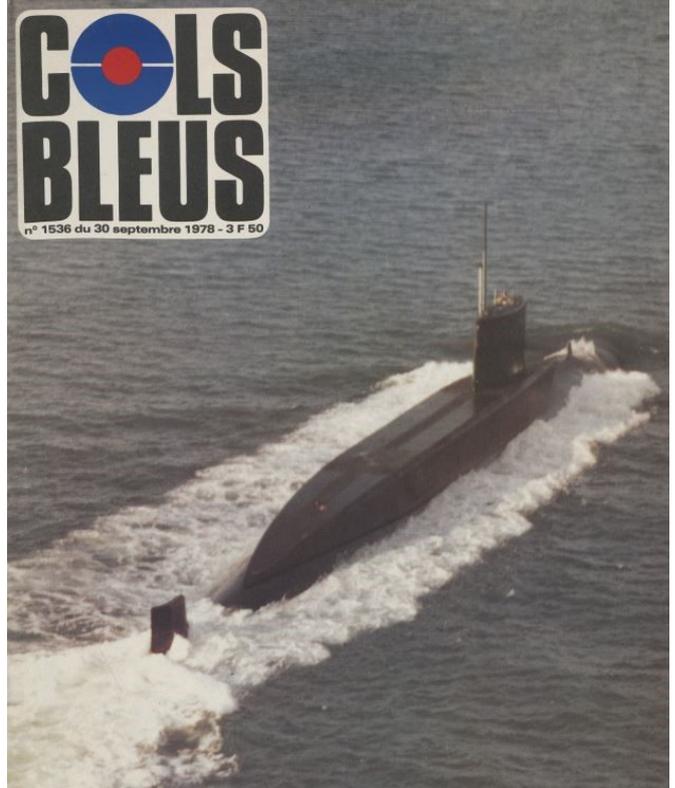
Le lendemain, à bord du *Suffren*, M. Tomasini a suivi avec beaucoup d'intérêt un exercice de lutte anti-sous-marine.

La visite du rapporteur du budget s'est terminée à l'escadrille des sous-marins de la Méditerranée, où le C.A. Fages, commandant les sous-marins d'attaque, et le C.V. Joly, commandant l'Escadrille, lui ont présenté le sous-marin *Béziers*.

Ci-contre, sur le pont du *Béziers*

**Cols Bleus n° 1535 23 septembre 1978****PORTEUR DU BUDGET DE LA MARINE
Où sont nos bâtiments**

SM Dauphin A : Lubeck 25.9
 SM Flore D : Lisbonne 17.9 A : Cherbourg 21.9
 SM Psyché D : Lorient 18.9
 SM Ariane A : Toulon 24.9

Cols Bleus n° 1536 30 septembre 1978

SNLE LE TERRIBLE

Le sous-marin et les transmissions

par le capitaine de frégate DUPONT-NIVET

Pourquoi un article sur les transmissions des sous-marins ?... Pour tenter de montrer que la spécificité du sous-marin a peu à peu entraîné, dans le domaine des transmissions, l'adoption de solutions techniques originales et souvent spectaculaires, en tout cas très différentes de celles retenues pour les bâtiments de surface.



Opérateur de TSF à bord du sous-marin Joessel - Vers 1930 (photo A. Korganoff)

NÉ avant la T.S.F., le sous-marin n'est au début qu'un torpilleur qui cherche sous la mer un abri temporaire pour attendre une occasion favorable ou fuir un ennemi trop puissant. Point n'est besoin dans ce cas de transmissions spécifiques. Une première évolution se dessine avec la deuxième guerre mondiale. L'extension considérable des zones d'action des sous-marins pose d'abord le problème de communiquer avec eux à très grande distance en surface puis en plongée lorsque les progrès de la lutte anti sous-marine les contraindront à y rester le plus souvent. Se pose aussi alors, le problème de leur permettre de parler sans risque mortel. Si le premier point est résolu sans trop de mal, le second ne l'est pas et entraîne la perte de nombreux sous-marins. La propulsion nucléaire permet enfin, l'existence du sous-marin pur ; le torpilleur craintif des débuts, le loup qui dans l'Atlantique a fait hésiter le sort de la guerre, devient le « capital ship », celui qui permet la dissuasion et remplacera les cuirassés d'antan. Spectaculaire promotion que les transmissions, à leur modeste niveau, se doivent de ne pas entraver : le sous-marin ne conserve toute son efficacité

que si les ordres peuvent être reçus de terre en permanence et la discrétion, qui est sa raison d'être, n'est réelle que si elle n'est pas remise en cause par les risques d'une émission vers la terre. Examinons donc comment les transmetteurs ont pu peu à peu offrir aux sous-mariniens des moyens répondant à ces besoins.

Liaisons de la terre vers les sous-marins

Faute de connaître l'existence des couches ionosphériques, qui par réflexion permettent de réaliser des liaisons à très grande distance en ondes courtes et en utilisant des puissances très faibles, les premières liaisons radio intercontinentales ont été réalisées en ondes très longues (VLF) (longueur d'onde entre 10 et 100 km). Tout naturellement le même procédé a été utilisé pour les liaisons vers les sous-marins. A cette occasion on s'est aperçu probablement fortuitement et en tout cas après avoir pendant longtemps procédé à des essais infructueux en ondes courtes, que la VLF pénétrait dans la mer et pouvait être reçue en plongée. Le moyen idéal était donc définitivement trouvé. Outre la pénétration dans l'eau, la VLF a des avantages importants ; la propagation est très stable, pas de fading, peu de sensibilité aux conditions ionosphériques, elle est aussi très régulière autour de l'émetteur (en fait elle n'est pas exactement concentrique parce que certaines directions géographiques sont privilégiées et que la propagation est meilleure sur terre que sur mer). Une seule fréquence permet donc de couvrir le monde entier. Mais les inconvénients ne sont pas négligeables, ils concernent la

puissance et l'antenne nécessaires pour réaliser les émissions. Pour établir une liaison grande distance en VLF, et plus encore pour pénétrer dans l'eau de façon significative, il faut des puissances considérables. En HF, on fait le tour de la terre avec quelques watts, en VLF on ne devient sérieux qu'aux alentours du demi-mégawatt. Les émetteurs correspondants sont donc énormes en particulier en raison de leur environnement : alimentation électrique, installations de refroidissement, boîtes d'accord antenne qui sont de véritables buildings. L'antenne pose un problème encore plus redoutable. Idéale, elle devrait être en quart d'onde et avoir entre 2,5 et 25 km ce qui est bien évidemment impossible. Pour s'en sortir on utilise des pylônes de 200 à 400 mètres de haut que l'on coiffe d'une gigantesque toile d'araignée qui a pour effet d'augmenter

la hauteur radioélectrique du pylône. A titre d'exemple, la station P.T.T. de Sainte-Assise mettait en œuvre après la guerre une station VLF comprenant deux émetteurs constitués par des alternateurs électriques de 100 kw. L'antenne constituée de 4 brins rayonnants était surmontée d'une nappe de plus de 8 hectares soutenue par 13 pylônes de 250 mètres. Trop peu puissante pour les sous-marins, cette station a été entièrement refondue il y a quelques années. Quand on sait que dans les grandes stations la nappe d'antenne peut faire quelques centaines d'hec-

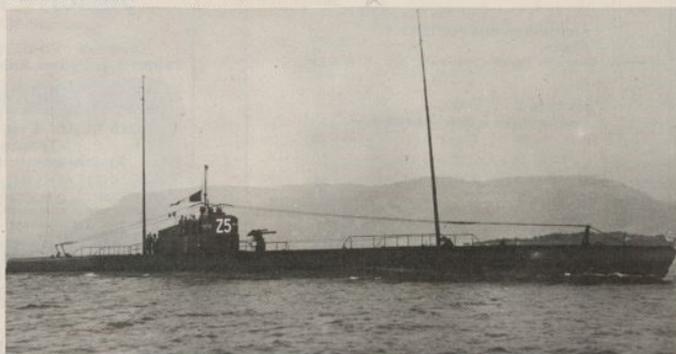
tares et qu'elle est complétée par un réseau de fils de cuivre enterrés sur une surface équivalente pour améliorer la conductibilité du sol, on conçoit que le prix de revient des stations soit particulièrement élevé. Cela explique que la VLF ait progressivement été abandonnée pour les utilisations civiles au profit des ondes courtes et qu'à l'heure actuelle elle ne soit pratiquement plus utilisée que par les sous-mariniens et la radionavigation (l'Oméga par exemple). Au point de vue militaire, les stations VLF sont, du fait de leur taille, vulnérables, elles sont donc protégées. La partie émission est enfermée dans des blockhaus résistants aux explosions nucléaires, l'antenne est conçue pour fonctionner même avec quelques pylônes en moins et il existe des antennes de secours dont la plus simple est constituée par un câble de quelques kilomètres suspendu sous un ballon. Tout ceci ne diminue pas le coût et il ne faut pas s'étonner qu'il n'existe qu'une vingtaine de stations VLF dans le monde, la plupart aux U.S.A. et en U.R.S.S.

Réception à bord du sous-marin

La réception sur le sous-marin n'est pas simple. La faiblesse des signaux reçus exige des récepteurs très particuliers mais le problème le plus intéressant c'est l'antenne. La VLF ne pénètre

dans l'eau que de quelques mètres (disons une vingtaine pour fixer les idées), c'est une zone inconfortable pour le sous-marin : par mauvais temps la tenue d'immersion

Sous-marin Ondine



Radio à bord du sous-marin Ariane



La puissance tranquille de Posnay dans les paysages bucoliques de l'Indre.



Il est difficile et en tout temps il existe un risque de collision avec les bâtiments de surface qui oblige à utiliser le périscope, et donc à commettre une indiscretion. Tout le progrès consistera à placer l'antenne dans cette zone et à ne pas y laisser le sous-marin. L'antenne est un cadre (pour avoir électriquement un rapport géométrique intéressant avec la longueur d'onde). Au début, il est fixé rigidement à la coque du sous-marin ce qui impose de ne recevoir qu'à certains caps.

Placé dans un carénage au sommet du massif il



Antenne, Centre d'Antenne, le port de surface.

tion dans toutes les conditions. En effet immersion et vitesse du sous-marin restent limitées par la flottabilité du câble ; si on augmente trop celle-ci le fil devient très gros et sa discrétion risque de ne plus être assurée. Il fallait donc trouver autre chose et la solution définitive du problème est la bouée remorquée. De même qu'un escorteur remorque à la vitesse et à l'immersion de son choix un sonar, le sous-marin remorque une bouée contenant le cadre antenne, qui reste en permanence à l'immersion de réception.

Emission à partir du sous-marin

En ce qui concerne l'émission à partir du sous-marin, notons tout de suite qu'il n'y a pas de procédé utilisable en plongée complète à l'exception des ondes sonores dont nous dirons quelques mots plus loin. Les premières émissions connues pour les bâtiments de surface ont été réalisées en moyenne fréquence (MF) (c'est l'antenne que l'on voit sur les photos anciennes reliant le massif à l'étrave ou à l'arrière du sous-marin) et elles ne pouvaient avoir lieu qu'en surface. Pendant la dernière guerre, c'est en utilisant un procédé de homing MF que les meutes de sous-marins allemands se rassemblaient et les communications entre sous-marins se faisaient par l'intermédiaire de la terre. A défaut d'autre chose, les sous-marini-

ers devient orientable avant d'être mis dans une antenne hissable qui permet de gagner quelques mètres d'immersion. Un progrès décisif est obtenu avec l'antenne filaire. C'est un fil de cuivre enveloppé d'une matière à flottabilité positive, il est remorqué et les derniers mètres flottent en surface où, sauf par « temps de curé », ils sont invisibles. Ce fil permet au sous-marin d'être à l'immersion de sécurité. En plus, recevant le champ de surface plus fort, on peut utiliser les stations VLF bien au-delà de leur portée en immersion. Il ne permet pas encore cependant la récep-

tion des progrès de la goniométrie, les deux systèmes étant engagés dans une course sans fin analogue à celle de l'obus et de la cuirasse. Pour assurer encore mieux la discrétion du sous-marin on utilise maintenant des bouées qui transmettent automatiquement vers la terre après avoir été larguées par le sous-marin. Si localement la bouée est repérée, le sous-marin est moins gêné pour s'esquiver que s'il avait dû venir à l'immersion périscopique pour émettre ; de plus il a le temps de prendre le large avant l'émission ce qui rend vaine la goniométrie au cas peu probable où elle pourrait avoir lieu.

tion des progrès de la goniométrie, les deux systèmes étant engagés dans une course sans fin analogue à celle de l'obus et de la cuirasse. Pour assurer encore mieux la discrétion du sous-marin on utilise maintenant des bouées qui transmettent automatiquement vers la terre après avoir été larguées par le sous-marin. Si localement la bouée est repérée, le sous-marin est moins gêné pour s'esquiver que s'il avait dû venir à l'immersion périscopique pour émettre ; de plus il a le temps de prendre le large avant l'émission ce qui rend vaine la goniométrie au cas peu probable où elle pourrait avoir lieu.

Transmissions et missions du sous-marin

Les progrès techniques ont donc permis d'arriver peu à peu aux deux buts fixés pour les transmissions des sous-marins, à savoir : la possibilité de recevoir les ordres de la terre en toutes circonstances et la faculté d'émettre en cas de besoin avec le minimum de risque.

Le progrès et l'efficacité de ces transmissions peuvent aussi dépendre d'autres données que les facteurs techniques propres. Voyons-le sur deux exemples appliqués au cas du S.N.L.E. Doté de missiles de portée suffisante le sous-marin peut rester en patrouille plus près des eaux métropolitaines. A puissance égale, les stations VLF qu'il écoute sont reçues mieux et plus profondément ; elles

deviennent « imbrouillables » et en outre il est possible d'utiliser dans de bien meilleures conditions des stations radio de secours en ondes un peu moins longues qui sont plus faciles et plus économiques à construire que celles décrites plus haut. L'émission du sous-marin vers la terre présente toujours un risque d'indiscretion mais le S.N.L.E. n'a besoin d'émettre que très exceptionnellement : il est en patrouille dans une vaste zone, en recherche les zones calmes et peu fréquentées et s'éloigne systématiquement des forces présentes ; le risque qu'il cause est extrêmement faible. Par contre, il est plus important pour un sous-marin d'attaque dont la mission au contraire suppose la recherche du contact des forces adverses ou le stationnement dans des zones fréquentées, avec souvent l'obligation d'émettre des messages de renseignements.

L'avenir

Il ne suffit pas de se satisfaire du présent, encore faut-il jeter un œil sur l'avenir. Les progrès techniques sur les matériels existants permettront encore de gagner quelques mètres dans la pénétration de la VLF mais il n'y a pas de révolution en vue dans ce domaine. Les Américains se sont orientés vers des ondes encore plus longues, des puissances encore plus fortes et des antennes encore plus grandes enterrées sur des centaines de kilomètres carrés (projets « sanguine » et « seafarer »). De tels projets ne sont pas encore à

Sous-marin de 1200 tonnes type Agosta.



Le Redoutable en train de plonger.



dépend des progrès de la goniométrie, les deux systèmes étant engagés dans une course sans fin analogue à celle de l'obus et de la cuirasse. Pour assurer encore mieux la discrétion du sous-marin on utilise maintenant des bouées qui transmettent automatiquement vers la terre après avoir été larguées par le sous-marin. Si localement la bouée est repérée, le sous-marin est moins gêné pour s'esquiver que s'il avait dû venir à l'immersion périscopique pour émettre ; de plus il a le temps de prendre le large avant l'émission ce qui rend vaine la goniométrie au cas peu probable où elle pourrait avoir lieu.

Transmissions et missions du sous-marin

Les progrès techniques ont donc permis d'arriver peu à peu aux deux buts fixés pour les transmissions des sous-marins, à savoir : la possibilité de recevoir les ordres de la terre en toutes circonstances et la faculté d'émettre en cas de besoin avec le minimum de risque.

Le progrès et l'efficacité de ces transmissions peuvent aussi dépendre d'autres données que les facteurs techniques propres. Voyons-le sur deux exemples appliqués au cas du S.N.L.E. Doté de missiles de portée suffisante le sous-marin peut rester en patrouille plus près des eaux métropolitaines. A puissance égale, les stations VLF qu'il écoute sont reçues mieux et plus profondément ; elles

deviennent « imbrouillables » et en outre il est possible d'utiliser dans de bien meilleures conditions des stations radio de secours en ondes un peu moins longues qui sont plus faciles et plus économiques à construire que celles décrites plus haut. L'émission du sous-marin vers la terre présente toujours un risque d'indiscrétion mais le S.N.L.E. n'a besoin d'émettre que très exceptionnellement : il est en patrouille dans une vaste zone, en recherche les zones calmes et peu fréquentées et s'éloigne systématiquement des forces présentes ; le risque qu'il cause est extrêmement faible. Par contre, il est plus important pour un sous-marin d'attaque dont la mission au contraire suppose la recherche du contact des forces adverses ou le stationnement dans des zones fréquentées, avec souvent l'obligation d'émettre des messages de renseignements.

L'avenir

Il ne suffit pas de se satisfaire du présent, encore faut-il jeter un œil sur l'avenir. Les progrès techniques sur les matériels existants permettront encore de gagner quelques mètres dans la pénétration de la VLF mais il n'y a pas de révolution en vue dans ce domaine. Les Américains se sont orientés vers des ondes encore plus longues, des puissances encore plus fortes et des antennes encore plus grandes enterrées sur des centaines de kilomètres carrés (projets « sanguine » et « seafarer »). De tels projets ne sont pas encore à

notre portée et leur réalisation pose d'ailleurs des problèmes redoutables en particulier pour l'environnement, les fréquences envisagées pouvant avoir, jusqu'à preuve du contraire, des effets physiologiques sur les populations environnant l'émetteur. Le laser pénètre assez profondément dans l'eau, on peut donc songer à l'utiliser. Cependant on voit encore mal comment il pourrait être employé en dehors de l'établissement de liaisons point à point qui supposent des concepts d'emploi des sous-marins différents de ceux actuellement en vigueur puisqu'il faudrait à chaque instant connaître la position exacte des correspondants. Les ondes sonores peuvent aussi permettre

quelques espoirs. Déjà utilisées avec des portées réduites pour les liaisons entre sous-marins ou avec les bâtiments de surface il peut exister quelques possibilités intéressantes en utilisant aux grandes profondeurs les chenaux acoustiques sûrs qui donneraient des portées considérables. Mais, outre qu'elles sont très indiscrètes, leur vitesse de propagation dérisoire devant celle des ondes radioélectriques limite de façon trop importante le rendement de la liaison si on le mesure en quantité d'information transmise. Enfin, déjà utilisé, le satellite est intéressant pour l'émission vers la terre. Les fréquences utilisées obligent bien sûr à sortir une antenne de l'eau mais elles ne sont pas

goniométrables à grande distance.

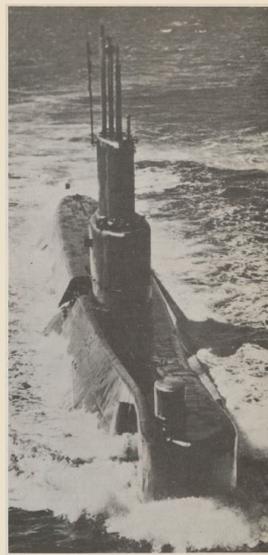
Un succès à l'actif des transmissions ?

De cette revue très rapide des transmissions des sous-marins, on peut dire que leur spécificité tient d'une part à l'utilisation d'un moyen original pour les liaisons de la terre vers les sous-marins, et, d'autre part, à la mise au point d'antennes particulières dont le but est d'améliorer la liberté de manœuvre du porteur dans l'espace sous-marin.

Qui dit transmission dit bavardage et indiscrétion, y aurait-il incompatibilité avec la discrétion qui fait la raison d'être du sous-marin ? Un examen attentif de la réalité montre qu'il n'en n'est rien. La combinaison de moyens techniques et de concepts d'emploi adaptés fait des transmissions des sous-marins un auxiliaire efficace concourant à l'exécution des missions sans en perturber le déroulement. Les perspectives d'avenir montrent aussi qu'elles ne constituent pas un obstacle au futur développement des sous-marins, qu'ils soient d'attaque ou lanceurs d'engins.

F.D.N.

Le SNLE Le Redoutable



Le sous-marin atomique Seawolf émerge après une plongée de 80 jours.



Sous-marin soviétique classe F (photo Royal Navy)

Cols Bleus n° 1536 30 septembre 1978 (suite)**Où sont nos bâtiments**

SM Requin D : Lorient 24.9 A : Funehal 4.10
 SM Dauphin D : Kristiansand 22.9 A : Lorient 1.10 "Lubeck du 24.9 au 27.9
 SM Béveziers La Praya A : Tunis du 25.9 au 29.9
 SM Galatée D : Toulon 27.9 A : Funchal 4.10

LA « FLORE » APPAREILLE POUR CHERBOURG

Le sous-marin *Flore* a appareillé pour Cherbourg où il doit subir un grand carénage. C'est le second bâtiment de l'Escadrille des sous-marins de la Méditerranée à aller se refaire une jeunesse à Cherbourg. Il y a un an, la *Doris* l'y avait précédée.

La *Flore*, commandée par le C.C. Borgis, a été saluée à son départ par le C.V. Joli, commandant de l'escadrille des sous-marins de la Méditerranée, et par les délégations de l'état-major et des sous-marins présents au port.

**Cols Bleus n° 1537 07 octobre 1978****La Marine hellénique**

par le capitaine de corvette (R) Pierre TRUC

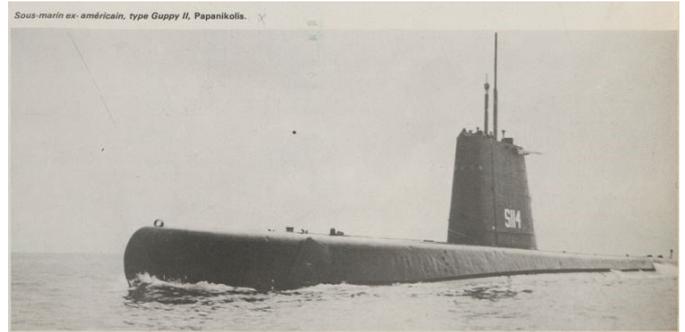
Pays d'antique tradition maritime, occupant une position stratégique remarquable en Méditerranée, la Grèce attache une grande importance au développement de sa Marine. Au lendemain de la seconde guerre mondiale, la Marine grecque a été reconstituée entièrement avec l'aide américaine dont elle est restée longtemps tributaire. Ces dernières années toutefois elle s'efforce de recourir de plus en plus à d'autres sources d'approvisionnement pour son matériel (France et RFA en particulier). Il convient, d'autre part, de rappeler que la flotte marchande grecque, qui constitue l'élément essentiel de l'activité économique du pays, s'accroît au rythme le plus élevé du monde (après celui du Liberia) et comprenait en 1977 plus de 29 millions 1/2 de tonnes GRT pour 3.344 bâtiments. La Marine hellénique a pour missions la liberté des communications dans ses eaux et de doubler les axes de communications terrestres, insuffisants, par des transports maritimes.

La Flotte La Marine grecque comprend essentiellement :

- 6 sous-marins formant le Helsubron (flottille des sous-marins) (2 ex-américains et 4 allemands récents du type 209) ; 1
- 4 destroyers et escorteurs ex-américains de types divers formant le Heldesron (flottille de destroyers) ;
- 8 patrouilleurs rapides lance-missiles MM 38 (4 du type Combattante III, 4 du type Combattante II) ;
- 2 vedettes lance-missiles SSJ2 type Esterel ;

Cols Bleus n° 1537 07 octobre 1978 (suite)

- des patrouilleurs, des dragueurs et des bâtiments de débarquement.

**Projets de développement**

En dépit de moyens financiers souvent insuffisants la Marine grecque a entrepris depuis plusieurs années un gros effort pour renouveler et renforcer son matériel. Les perspectives de développement sont actuellement les suivantes :

- 4 sous-marins d'attaque type 209 allemand (en construction à Kiel) ;
- 6 patrouilleurs lance-missiles classe Combattante III (avec missiles norvégiens Penguin) (à construire sous licence française en Grèce) ;
- remplacement des escorteurs par des constructions neuves d'un type non encore arrêté ;
- refonte en cours d'un destroyer en Italie ;
- 6 hélicoptères AB 212 commandés en Italie.

**Où sont nos bâtiments**

SM Requin D : Funchal Sortie de groupe 4-10
 SM La Praya D : Funchal de Sortie de groupe Madère 4-10
 SM Morse D : Lorient 4-10 A : Caen 6-10
 SM Diane D : Toulon 1-10 1A : Toulon 5-10
 SM Amazone D : Toulon 2-10 A : Toulon 5-10

Cols Bleus n° 1538 14 octobre 1978**Où sont nos bâtiments**

SM Agosta D : Toulon 8.10 A : Toulon 12.10
 SM Aréthuse D : Toulon 8.10 A : Toulon 11.10 Essais
 SM Galatée D : Toulon 8.10 A : Toulon 11.10
 SM Amazone D : Toulon 10.10 A : Toulon 13.10

COMMANDEMENTS SOUS-MARINS

MICHEL-HACISKY SM Ariane ;
 BLAISE SM Sirène.

Vième Exposition de matériels pour les Forces navales (23-28 octobre 1978)

....

Torpille L-4

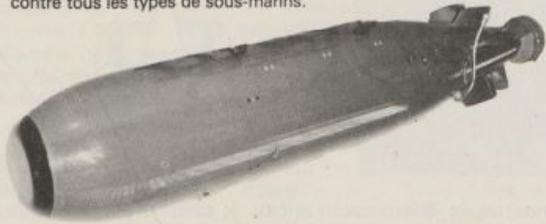
La torpille L-4 est destinée à l'attaque des sous-marins de l'immersion maximum à l'immersion périscopique.

Elle peut-être lancée par avion, hélicoptère ou engin type Malafon.

C'est une torpille électrique alimentée par une pile amovible qui peut-être stockée, prête à l'emploi, pendant de longues durées.

L'autodirecteur acoustique de la torpille a été récemment modernisé et possède d'excellentes performances dans tout le domaine d'immersion et quelle que soit la vitesse du but.

La torpille aéroportée L-4 est également remarquable par son importante charge d'explosif qui lui donne une efficacité totale contre tous les types de sous-marins.



Torpille L-5 Mod. 4

La torpille L-5 Mod 4 est une torpille polyvalente pour l'attaque des sous-marins ou des bâtiments de surface ; elle peut-être lancée par sous-marin ou bâtiment de surface.

C'est une torpille électrique alimentée par une pile amovible qui peut être stockée, prête à l'emploi, pendant de longues durées.

Son autodirecteur acoustique possède un mode de fonctionnement ACTIF et un mode PASSIF : ses excellentes performances et la grande autonomie de la torpille permettent de mettre pleinement à profit le concept « fire and forget » même sur des buts lointains et rapides.

La torpille L-5 Mod 4 est la dernière née de la famille L-5 largement utilisée dans la Marine française.

.....
MA-

fertes par l'ancienne capitale de ta Hanse. La Bundeswehr avait obligamment organisé plusieurs visites dont put profiter l'équipage visite du rideau de fer, visite guidée de Lubeck « intra muros », excursion au musée de la Marine et des sous-marins à Kiel, et même pour quelques-uns, initiation aux blindés dans les chars d'un bataillon de panzer-grenadier, le cocktail offert par le commandant permit de remercier tous ceux qui contribuèrent la réussite de cette escale. Assez francophile et sensible au prestige de l'uniforme, la population de Lubeck réserva à l'équipage du Dauphin un excellent accueil en regrettant de n'avoir pas plus de visites de sous-marin. Beaucoup d'anciens sous-marinières allemands en contactèrent les membres et vinrent visiter le bord, pour tous, ce fut donc une excellente escale, heureuse et détendue, dans une ville dont la richesse historique et les traditions d'indépendance d'esprit ne sont plus à vanter et dont le Dauphin gardera longtemps le souvenir .

Où sont nos bâtiments

SM Requin La Praya D : Safi 15.10 A : Cadix 23.10
 SM Vénus A : Dublin 20.10 Dublin du 20.10 au 24.10
 SM Agosta D : Toulon 21.10
 SM Aréthuse D : Toulon 16.10 A : Palerme 27.10

LE SNLE « L'INFLEXIBLE »

Le président de la République a récemment décidé la construction d'un sixième SNLE. Ce bâtiment s'appellera L'Inflexible comme le sous-marin dont la construction commencée en 1974 avait été arrêtée en décembre 1975, sans que celle-ci soit très avancée, pour des raisons financières et techniques. L'Inflexible sera au point de vue caractéristiques générales assez semblable au Redoutable mais il bénéficiera évidemment des progrès techniques et technologiques intervenus depuis la conception de ce dernier sous-marin. Il mettra en œuvre, et cela est de beaucoup le plus important, le missile M 4. Ce missile à trois étages aura une portée améliorée et sera équipé d'une tête multiple du type MRV (lancement en grappe) de 150 alors que Le Tonnant et ses prédécesseurs sont équipés du M 20 (portée supérieure à 3000 km). Ces têtes auront une très grande précision et une capacité de durcissement face aux contre-mesures, supérieure à celle du M 20. Le système de lancement sera différent et le M 4 pourra être tiré à une immersion plus grande du sous-marin. L'Inflexible bénéficiera d'un système de navigation plus précis encore que celui des SNLE précédents grâce notamment à une centrale inertielle nouvelle et à des appareils de visée et de repérage d'une conception tout à fait différente. Le coût de L'Inflexible est évalué à deux milliards de francs étalés sur plusieurs années puisque ce sixième SNLE ne ralliera la flotte qu'aux alentours de 1985, époque où le premier lot de M 4 sera opérationnel. Les SNLE antérieurs recevront à tour de rôle la modernisation M 4 à partir de 1985.

RINES DU MONDE

Pays Bas

Le gouvernement néerlandais a récemment décidé de commander deux sous-marins pour remplacer le Dolfijn et le Zeehond qui, achevés en 1960/61, seront retirés du service en 1980/81. Ces deux sous-marins dont le coût total est évalué à 425 millions de florins seront une amélioration du Zwaardvis et du Tijgerhaai, entrés en service en 1972. L'étude du projet a été confiée aux chantiers Schiedam de Rotterdam. Le premier devrait rallier la flotte en 1981. Telles qu'elles ont été sommairement publiées, les caractéristiques de ces deux nouveaux sous-marins seraient : — coque aux formes hydrodynamiques très poussées ; — déplacement : 1900 t. Genève, 2 500 t. en immersion ; — dimensions : 67 x 8,50 m ; — propulsion : 3 groupes électrogènes et un moteur électrique principal ; — automatisation très poussée de tous les équipements et de la conduite des armes et du navire à partir d'un poste central unique.

Etats-Unis

Le SSN 694 Groton a été admis au service actif le 8.7.78. C'est le 7ème SNA de la classe Los Angeles à rallier la flotte. Le SSN 698 Bremerton du même type a été lancé le 22.7.78. La série comprendra plus de trente unités

TELEX du Dauphin

En dépit d'une météo pour le moins maussade, l'escale de trois jours du Dauphin à Lubeck, fut une excellente détente après un mois de navigation. Amarré près de la vieille ville, le Dauphin était à pied d'œuvre pour profiter de toutes les possibilités of-

NOUVEAU

U-BOOT
DIRECTION CENTRE ATLANTIQUE

Jacques Alalué

Sur un effectif de 39 000 sous-marins allemands 32 000, soit 82 % ne virent pas la fin des opérations.

Sur 1 174 U. Boot en service entre 1939 et 1945, 820 furent opérationnels, 721 de ceux-ci furent détruits, soit 88 % de pertes.

Le lecteur qui ouvre cet ouvrage va pouvoir pour la première fois découvrir dans l'ordre chronologique des photographies, la préparation et la patrouille d'un U. Boot. Ces documents inédits ont été pris en opération par des correspondants de guerre.

Cette vue de l'ensemble des actions de maintenance, l'enchaînement des tâches représentent les différentes phases de la vie d'un U. Boot au combat, placent le lecteur avec l'équipage dans l'ambiance tendue des opérations.

Nous sommes à Saint-Nazaire, au début de l'année 1942.

un document
PLUS DE
200 PHOTOS



Cols Bleus n° 1540 28 octobre 1978**Où sont nos bâtiments**

SM La Praya A : Brest 24.10
 SM Requin A : Lorient 31.10 Cadix du 23.10 au 25 10
 SM Vénus D : Dublin 23.10 A : Lorient 28.10
 SM Espadon A : Lorient 28.10
 SM Amazone D : Cartagène 22.10 Palma de Majorque du 26 au 30.
 SM Agosta D : Toulon 22.10
 SM Aréthuse Palerme du 26.10 au 31.10

Cols Bleus n° 1541 04 novembre 1978**Où sont nos bâtiments**

SM Requin A : Lorient 1.11
 SM La Praya D : Brest 30.10. A : Toulon 8.11
 SM Amazone Agosta D : Palma de Majorque 29.10 A : Toulon 31.10
 SM Daphné A : Toulon 1.11
 SM Aréthuse D : Palerme 30.10 A : Toulon 3.11

Cols Bleus n° 1542 11 novembre 1978**Où sont nos bâtiments**

SM Doris A : Lorient 6.11
 SM La Praya A : Toulon 8.11
 SM Agosta D : Toulon 5.11 A : Nice 10.11
 SM Ariane D : Toulon 6.11 A : St-Tropez 11.11

Cols Bleus n° 1543 18 novembre 1978**Où sont nos bâtiments**

SM Agosta D : Nice 12.11 A : Toulon 18.11
 SM Ariane D : St-Tropez 12.11 A : Toulon 18.11
 SM Béveziers D : Toulon 12.11 A : Alexandrie 30.11

A LA MÉMOIRE DES SOUS-MARINIERS DISPARUS EN MER

Comme chaque année à pareille époque, l'association amicale des anciens des sous-marins, conduite par son président M. Ferret, a déposé une gerbe au pied de la stèle érigée boulevard Frédéric Mistral « A la mémoire des sous-mariniers disparus en mer ». L'escadrille des sous-marins de la Méditerranée a tenu à s'associer à cet hommage. Une importante délégation de l'Escadrille a accompagné son commandant, le C.V. Joli, qui a déposé une gerbe au nom des sous-mariniers en service actif

**Cols Bleus n° 1544 25 novembre 1978****Où sont nos bâtiments**

SM Béveziers A : Le Pirée 1.12
 SM Diane Galatée D : Toulon 19.11
 SM Ariane A : Toulon 25.11 Port-Saint-Louis du Rhône 18.11, 19.11

DES SOUS-MARINIERS BRITANNIQUES A L'ESMAT

Le 1ère Escadrille de sous-marins britanniques basée à Gosport a rendu visite du 27 au 30 octobre à l'Escadrille des sous-marins de l'Atlantique dans le cadre des traditionnels échanges entre sous-mariniers des deux rives du « Channel ».

Le C.V. Baker, commandant l'Escadrille britannique, avait mis sa marque sur le dragueur Kellington qui était accompagné des sous-marins Walrus, Orpheus et Sea Lion. Auparavant ces deux derniers avaient effectué des exercices avec nos sous-marins et avec l'Escadre. Le C.V. Baker, accueilli par le C.V. Barnaud, commandant l'ESMAT, durant son séjour à Lorient, fut reçu par le C.A. Fages, commandant les sous-marins d'attaque, qui venait d'embarquer durant deux jours à bord du sous-marin Vénus. L'amiral présida un déjeuner officiel à bord du Rhône où il avait mis sa marque. La visite de nos amis britanniques a d'autre part donné lieu à divers cocktails et festivités.

UN NOUVEAU TYPE DE SOUS-MARINS ?

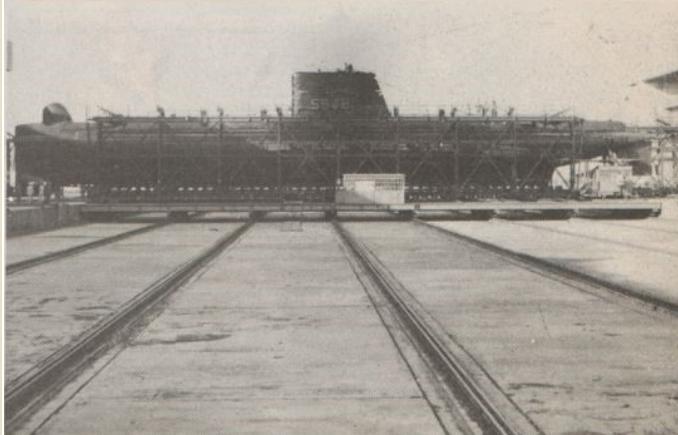
Le 20 septembre 1978, les visiteurs de Kéroman ont pu apercevoir un sous-marin muni de roues. Est-ce un nouveau type de sous-marin ? Point du tout. Ce jour marquait la reconquête par le sous-marin *Junon* d'un domaine d'action perdu il y a deux ans. Ce domaine, entre la surface de la mer et l'altitude de 30 pieds, est disputé entre certains sous-marins de l'Escadrille des sous-marins de l'Atlantique et l'Aéronautique navale.

Les sous-marins « à changement de milieu » existent depuis longtemps à Lorient puisque ce sont les Allemands qui ont développé cette arme en 1943 lors de la construction de la Base de Kéroman. Eh oui ! Ce n'est pas seulement avec ses propres moyens que la *Junon* a

pu explorer cette tranche d'altitude mais à l'aide du slip, du chariot transbordeur et des divers moteurs et treuils laissés par les Allemands. L'installation a fonctionné de façon continue jusqu'en 1976.

Cette année là, devant le dilemme — continuer à occuper occasionnellement les altitudes de 0 à 30 pieds au risque d'y affecter de façon irréversible un des sous-marins ou abandonner le milieu aérien pour tous les conserver dans le milieu marin — la décision fut prise d'abandonner aux engins volants la zone supérieure.

Les décisions se sont heureusement jamais définitives. Les installations étaient défectueuses mais avaient le mérite d'exister. Moyennant un « carénage » on



Cols Bleus n° 1544 25 novembre 1978

pourrait les réutiliser pour la mise à l'eau des chasseurs de mines du type *Éridan* en construction au chantier CVR installé dans l'arsenal de Kéroman. Par la même occasion les sous-marins *Psyché*, *Sirène*, *Junon*, *Vénus* pourraient en user pour

leur entretien hors d'eau. Six mois de travaux s'achevaient le 20 septembre : en présence du contre-amiral Raison, major général du port de Lorient et d'une foule de curieux, le sous-marin *Junon* devenait le sous-marin le plus haut de l'année.

VISITE DU SOUS-MARIN « AGOSTA » A NICE

Un an après les cérémonies du parrainage de l'Agosta par la ville de Nice, ce 10 novembre au matin cette belle unité venait s'amarrer à « son poste » au quai Papacino, où elle était accueillie par le médecin en chef de la Marine Guillaud (c.r.), Conseiller général, représentant M. Jacques Médecin, maire de Nice et par M. Pastorelly, président de l'amicale des anciens marins de Nice, dont l'action tenace avait abouti à ce parrainage. Aussitôt débarqué, le C.C. Nerzic, commandant de l'Agosta, faisait ses visites à l'administrateur en chef des Affaires maritimes Bernigaud, délégué du préfet maritime à Nice, au colonel Bayle, délégué militaire départemental, M. Jacques Médecin, au préfet des Alpes-Maritimes, M. Lambertin. En fin de matinée, dans les salons du comité des fêtes de la ville de Nice, un champagne d'honneur réunissait le C.C. Nerzic, une délégation d'officiers, officiers mariniers et marins, et les autorités municipalisées et présidents des associations « Marine » de Nice. C'était ensuite le repas d'accueil offert par l'amicale des anciens marins de Nice sur le port au restaurant « La Cassine » au commandant de l'Agosta, à ses officiers et à une délégation du bord dans une chaleureuse ambiance.

A la fin de cette première journée, un cocktail avait lieu chez M. l'adj-en chef Bernigaud, et Madame, qui recevaient le C.C. Nerzic, les officiers, une délégation des officiers mariniers ; on y remarquait la présence de M. Lambertin, du colonel Bayle, du délégué militaire départemental, du colonel Roux, commandant des sapeurs-pompiers de Nice, de M. Leleyter, commandant du port de Nice, du commandant Oberto, délégué départemental de la FAMMAC, du C.V. Joli, commandant l'Escadrille des sous-marins de la Méditerranée, du médecin en chef de la Marine Guillaud (c.r.), représentant M. Jacques Médecin, du C.C. Michotte de Welle (c.r.), commandant le Centre de P.M.M. « Amiral Ponchardier », du commandant Dumontet, président de la S.N.S.M., de M. Malbert, président des anciens sous-marinières, de M. Durante, président de l'ACOMAR des Alpes-Maritimes, etc. En soirée, un bal avait lieu en l'honneur de l'équipage de l'Agosta, le 11 novembre, le C.C. Nerzic et une délégation de l'Agosta participaient aux traditionnelles cérémonies officielles au monument aux morts, qui se déroulaient sous un soleil resplendissant. Pendant ce temps le sous-marin Agosta recevait la visite de plusieurs milliers de Niçois heureux de pouvoir visiter un bâtiment récent de la Marine nationale. Un programme chargé remplissait encore la journée du dimanche, avant l'appareillage prévu pour le dimanche soir vers 22 heures. Bénéficiant des mêmes conditions d'accueil chaleureux et d'une météo au beau fixe, aucun doute que cette escale, comme celle d'il y a un an, laisse un souvenir aussi agréable aux anciens marins et sympathisants de Nice qu'à l'équipage de l'Agosta que tout le monde espère revoir bientôt à Nice.

**Cols Bleus n° 1545 02 décembre 1978****Où sont nos bâtiments**

SM Marsouin D : Lorient 27.11 A : Lorient 2.12
SM Dauphin D : Lorient 26.11 A : Portsmouth 30.11
SM Béveziers A : Le Pirée 5.12

LES ADIEUX DU C.A. FAGES A L'ESCADRILLE DE SOUS-MARINS

Le contre-amiral Fages a fait ses adieux le 10 novembre à l'Escadrille des sous-marins de la Méditerranée. Le C.A. Fages quitte en effet son commandement des sous-marins d'attaque pour assurer les fonctions de sous-chef d'État-Major des Armées. Il remplace le vice-amiral Franchet mis à la disposition du chef d'État-Major de la Marine. Après la prise d'armes à la Base des sous-marins, le C.A. Fages a reçu la

Presse en compagnie du C.V. Barnaud, commandant l'Escadrille des sous-marins de l'Atlantique, et du C.V. Joli, commandant l'Escadrille de la Méditerranée. L'amiral Fages s'est félicité des services rendus par les sous-marins d'attaque, qu'il s'agisse des tout récents Agosta, ou des autres. Ils se sont distingués au cours des exercices nationaux ou interalliés. « Nous leur devons de conserver une bonne place parmi les Marines occidentales, a déclaré l'amiral. Ce résultat, nous le devons à nos commandants et à nos équipages. Tous sont passionnés par leur métier. » Après avoir rendu hommage aux qualités du C.V. Joli, efficace et humain, l'amiral Fages a souligné que son successeur, le contre-amiral Crouzat, connaissait parfaitement les problèmes posés par les sous-marins d'attaque. N'était-il pas, il y a quatre ans, commandant de l'Escadrille de la Méditerranée ? Le C.A. Fages s'est félicité de la mise en chantier prochaine du sixième sous-marin nucléaire lanceur d'engins. Trois sous-marins nucléaires d'attaque sont programmés. Le SNA n° 1, en chantier à Cherbourg, doit faire ses essais au début de 1981. Le second suivra deux ans après. — « Seront-ils affectés à Toulon ? » ont demandé les journalistes. — « L'affectation à Toulon du premier S.N.A. est actuellement à l'étude, tant pour répondre aux besoins de notre stratégie que pour en assurer l'entretien dans les meilleures conditions », a répondu l'amiral. « Ce serait un apport précieux pour le plan de charge de l'arsenal de Toulon. » Le C.A. Fages, évoquant à notre demande la vente au Pakistan des deux Agosta, a annoncé la venue à Toulon d'un de ces deux sous-marins au printemps prochain, pour entraînement et mise en condition. Les sous-marins auront un défenseur de choix au sein de l'État-Major des Armées.

R.G



Le C.A. Fages s'adresse aux sous-marinières.

La MARINE DES ETATS-UNIS

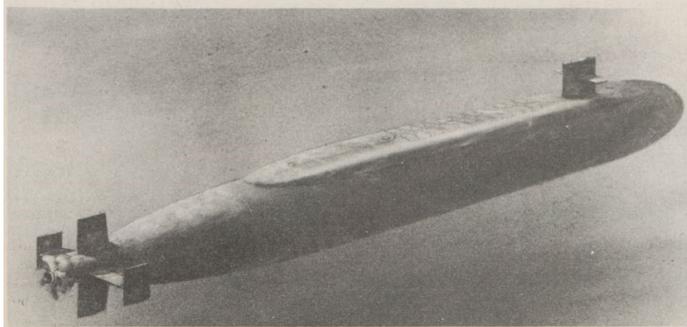
La marine américaine est de beaucoup la plus puissante du monde, la mieux équilibrée dans tous ses moyens, la mieux équipée, en un mot la seule capable de moduler sa force en tous points du globe. Aux Etats-Unis, la Marine est l'élément clef de la politique militaire et, partant, étrangère du gouvernement américain. Depuis 1970, son budget est le plus important

Cols Bleus n° 1545 02 décembre 1978 (suite)

des trois armées et, depuis lors, il n'a cessé de croître. Pour l'année fiscale 1978-79, il représente 34,7 % de l'ensemble des dépenses militaires. Traduit en francs il s'élève à environ 175 milliards, ce qui correspond à 45,5 % du budget de notre pays. Les chiffres du tableau ci-dessous, plus que de longs commentaires, mettent en valeur sa formidable puissance. La Marine américaine est entrée, après la fin du conflit vietnamien, dans une phase de renouvellement qui s'accompagne d'une véritable mutation. N'ayant plus de force navale à qui s'opposer l'U.S. Navy avait, en effet, été réorganisée après la guerre contre le Japon, pour faciliter la « projection » des forces aéroterrestres américaines sur le continent eurasiatique. L'accent avait donc été mis sur tout ce qui pouvait faciliter cette mission, porte-avions et leur environnement de navires lance-missiles anti-aériens, forces amphibies. Aujourd'hui elle doit à nouveau faire face à un adversaire, la Marine soviétique, qui cherche à lui ravir la maîtrise des mers. Comme cet adversaire possède la flotte sous-marine la plus importante jamais réunie en temps de paix, c'est maintenant principalement à contrer cette menace que l'U.S. Navy s'attache sans négliger pour autant la montée en puissance des forces de surface soviétiques. L'accent est donc mis dans les programmes sur tout ce qui concerne la lutte ASM (recherche et développement, navires, aéronefs, équipements de détection, etc.) et les missiles antinavires car, dans cette dernière catégorie de moyens, la Navy a un gros retard à combler sur son adversaire potentiel. L'U.S. Navy comprend essentiellement deux grands systèmes de forces : — une force océanique stratégique, — des forces à usage général.

Forces océaniques stratégiques

Vue d'artiste du SNLE Ohio. Ce sous-marin, dont le déplacement en immersion atteindra 18.700 tonnes, mettra en œuvre 24 missiles « Trident » de 4.000 milles nautiques de portée (schéma US Navy).



La composante navale de la force de dissuasion américaine se compose présentement de 41 SNLE (SSBN) achevés entre 1960 et 1967. Cette force est numériquement inférieure à celle qu'aligne la Marine soviétique mais les sous-marins américains et les missiles qu'ils mettent en œuvre sont d'une efficacité supérieure. Il faut toutefois noter que les Soviétiques ont, avec leurs unités du type Delta III, les plus grands sous-marins en service actuellement et que ces bâtiments sont dotés d'un engin, le SSN-18, qui peut atteindre une cible située à 4200 milles nautiques, alors que le Poseidon ne porte sa charge nucléaire qu'à 3200 milles nautiques au maximum. Les 41 SNLE de l'US Navy se subdivisent en deux grandes catégories : — Ceux qui sont dotés du « Polaris A 3 » (10 bâtiments) — Ceux qui sont équipés du « Poseidon » (31 bâtiments) Le « Polaris » est un missile balistique de 2500 milles nautiques de portée doté d'une ogive nucléaire du type MRV (Multiple Reentry Vehicle) contenant trois charges de 200 KT chacune qui sont lancées en grappe. Le « Poseidon » transporte une charge militaire qui peut comprendre 14 têtes nucléaires à trajectoires indépendantes et dirigeables (MIRV) de 50 KT chacune ; sa portée est alors analogue à celle du « Polaris A3 ». Cette charge peut être remplacée par 10 têtes de 50 KT ; la portée maximale est dans ce cas de 3200 milles nautiques. Pour compléter cette force et remplacer les SNLE les plus anciens qui atteindront leur limite d'âge dès 1980, l'US Navy a mis sur pied un programme qui prévoit dans un premier temps la construction d'une tranche de 14 super SNLE qui atteindront le formidable déplacement de 18.700 tonnes en immersion. Alors que les SNLE des types précédents ne transportent que 16 missiles, ces nouveaux SNLE seront équipés de 24 engins du type « Trident C4 ». Ce

Cols Bleus n° 1545 02 décembre 1978 (suite)

dernier est un missile à trois étages d'une portée de 4000 milles nautiques. Il transportera 8 charges « mirées » de 100 KT ou 14 de 50 KT. Le prototype de ces gigantesques SNLE, le SSBN 726 Ohio, entrera en service en 1980. Les Ohio sont l'amorce d'un vaste projet qui vise à remplacer la composante navale stratégique actuelle par 25 SNLE équipés du « Trident » et 10 SNLE « Poseidon » reconvertis en « Trident C4 ». Ce même programme prévoit le remplacement sur les 25 SNLE type Ohio ou post Ohio du C4 par un engin plus performant, le 2 D5, d'une portée de 6.000 milles nautiques. Ce nouveau missile mettra peut-être en œuvre des ogives manœuvrables (MARV pour « Manœuvrable Reentry Vehicles »).

SNA

Sous-marin nucléaire d'attaque SSN Los Angeles (photo US Navy).



Alors que les SNA soviétiques sont principalement destinés à l'attaque des buts de surface (navires de combat et bâtiments marchands) les sous-marins américains sont de plus en plus orientés vers la lutte anti-sous-marine. Les plus récents SNA appartiennent à la classe Sturgeon. Leur vitesse maximale atteint 30 nœuds en plongée et, en plus de torpilles, ils mettent en œuvre avec le Subroc une arme à changement de milieu (1) et capacité nucléaire. Une nouvelle classe de SNA, baptisée Los Angeles, entre maintenant en service. Ces bâtiments ont la réputation d'être ce qu'on a fait de mieux dans la catégorie des SNA (vitesse, discrétion, équipement DSM). Sept Los Angeles sont en service et 22 autres sur cale, commandés ou financés. (1) : Lancement par les TLT, parcours sous-marin, parcours aérien, parcours sous-marin, explosion de la charge à une immersion prééglée. sont en service et 22 autres sur cale, commandés ou financés.

Tonnage	
Sous-marins stratégiques	270.000 t.
Bâtiments de combat	1.845.000 t.
Forces amphibies	760.000 t.
Soutien logistique mobile	895.000 t.
Total	3.770.000 t.
Flotte	
SNLE	41
Porte-avions	13 (dont 3 nucléaires)
Croiseurs lance-missiles	28 (dont 8 nucléaires)
Destroyers et frégates	156
S.N.A.	70
Sous-marins classiques	8
Transports opérationnels (amphibies)	62
Porte-hélicoptères d'assaut	9
Soutien logistique mobile	102
Aéronautique navale	
Avions embarquables (Navy, Marine Corps)	2108
Hélicoptères (Navy, Marine Corps)	1000
Avions de PATMAR	370
Personnel	
Navy : officiers et marins	540.000
Marine Corps : officiers et marins	190.000

Cols Bleus n° 1546 09 décembre 1978**Où sont nos bâtiments**

SM Vénus D : Lorient 6.12 A : Lorient 9.12
 SM Psyché A : Vigo 11.12 Mission de présence
 SM Dauphin D : Portsmouth 4.12 A : Lorient 9.12
 SM Béveziers D : Le Pirée 5.12 A : Civita Vecchia 11.12 SM
 Aréthuse D : Toulon 4.12 Exercice Arlequin

REMISE DE DECORATION A NICE

Lors de la récente escale du sous-marin Agosta, filleul de la ville de Nice, une manifestation fort sympathique avait lieu à la « Batterie de la rascasse », le 18 novembre dernier, en présence de nombreuses personnalités, parmi lesquelles on notait le Méd. C. Guillaud, représentant le maire de Nice, l'Adm. C. Aff. mar. Bernigaud, délégué du préfet maritime, le colonel Bayle, délégué militaire départemental, le C.C. Nerzic, commandant le sous-marin Agosta, le commandant Dumontet, président de la « Société Nationale de Sauvetage en Mer », M. Malbert, président des anciens sous-marinières, de nombreux représentants et porte-drapeau des amicales voisines, etc... Le but de cette manifestation était la remise par le commandant Oberto, délégué départemental de la FAMMAC pour les Alpes-Maritimes, de décorations en reconnaissance du dévouement et de la fidélité d'un certain nombre d'anciens marins de l'amicale des anciens marins et marins anciens combattants de Nice. C'est ainsi que le commandant Oberto remettait la médaille de vermeil de la FAMMAC, à M.. Nicoleau, la médaille d'argent à M. Mary, et la médaille de bronze à MM. Huet, Léonard, Maurel en Provost, ainsi que la médaille de la fidélité FAMMAC à M. Durante, Fereron, Koehl, Laurenti, Leblanc, Lignier, Louis, Mattei, Pastorelly, président de l'amicale de Nice, Requiston, Robert, Rigucci et Vazeu

Les décorés entourent le C.C. Neraix, le colonel Bayle et l'adm. C. Aff. Mar. Bernigaud.



NDLR : Nerzic et non Neraix !

TELEX**du Dauphin**

UN mois après la visite à Lorient de trois sous-marins anglais, le Dauphin a été accueilli par les sous-marinières britanniques pour une escale de quatre jours à Gosport. Après l'échange traditionnel de visites, un cocktail très sympathique avait lieu à bord. Le HMS Sea Lion, bâtiment hôte, organisa le lendemain un déjeuner pour l'état-major et en soirée une « dance party » très animée qui fut fort appréciée par tout le Dauphin. Le samedi, nombreux furent ceux qui allèrent à Londres pour un shopping rendu plus attrayant encore par la proximité des fêtes de fin d'année. A Portsmouth, le disco fit fureur tous les soirs. Le dimanche, de nombreux officiers et officiers marinières furent reçus dans les familles de leurs homologues du Sea Lion. L'appareillage lundi matin, eut lieu sous un soleil radieux qui reflétait bien la chaleur de l'accueil qui avait été réservé au Dauphin par la Royal Navy.

Cols Bleus n° 1547 16 décembre 1978**Où sont nos bâtiments**

SM Galatée Aréthuse Diane D : Toulon 10.12 A : Toulon 16.12
 Exercice Arlequin
 SM Béveziers D : Civita Vecchia 14.12 A : Toulon 16.12

Cols Bleus n° 1548 23 décembre 1978**Où sont nos bâtiments**

SM Requin D : Lorient 17.12 A : Lorient 22.12
 SM Marsouin D ; Lorient 17.12 A : Lorient 23.12
 SM Morse D : Brest 17.12 A : Lorient 21.12 Concours Marsouin et G. Leygues
 SM Vénus D : Brest 17.12 A : Lorient 21.12 Concours aéro
 SM Psyché A : Lorient 18.12
 SM Béveziers D : Toulon 18.12 A : Toulon 21.12 Concours aéro
 SM Diane Aréthuse A : Toulon 16.12
 SM Amazone A : Toulon 16.12
 SM La Praya D : Toulon 17.12 A : Toulon 20.12

Sources:*Cols bleus*

Cols Bleus n° 1502	Cols Bleus n° 1526
Cols Bleus n° 1503	Cols Bleus n° 1527
Cols Bleus n° 1504	Cols Bleus n° 1528
Cols Bleus n° 1505	Cols Bleus n° 1529
Cols Bleus n° 1506	Cols Bleus n° 1530
Cols Bleus n° 1507	Cols Bleus n° 1531
Cols Bleus n° 1508	Cols Bleus n° 1532
Cols Bleus n° 1509	Cols Bleus n° 1533
Cols Bleus n° 1510	Cols Bleus n° 1534
Cols Bleus n° 1511	Cols Bleus n° 1535
Cols Bleus n° 1512	Cols Bleus n° 1536
Cols Bleus n° 1513	Cols Bleus n° 1537
Cols Bleus n° 1514	Cols Bleus n° 1538
Cols Bleus n° 1515	Cols Bleus n° 1539
Cols Bleus n° 1516	Cols Bleus n° 1540
Cols Bleus n° 1517	Cols Bleus n° 1541
Cols Bleus n° 1518	Cols Bleus n° 1542
Cols Bleus n° 1519	Cols Bleus n° 1543
Cols Bleus n° 1520	Cols Bleus n° 1544
Cols Bleus n° 1521	Cols Bleus n° 1545
Cols Bleus n° 1522	Cols Bleus n° 1546
Cols Bleus n° 1523	Cols Bleus n° 1547
Cols Bleus n° 1524	Cols Bleus n° 1548

Les textes originaux ont été intégralement copiés. Quand cela été justifié, l'orthographe de patronymes ou de de noms de lieux a été reprise.

Néanmoins, malgré relecture et recherches approfondies, quelques imperfections n'ont pu être rattrapées et ont été conservées.

**Bulletin « PLONGEE »**

Directeur de la publication :

Dominique SALLES

Chargé de publication :

Patrick DELEURY

Comité de rédaction :

Patrick DELEURYContact : 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 et <https://www.facebook.com/agasmofficiel/>