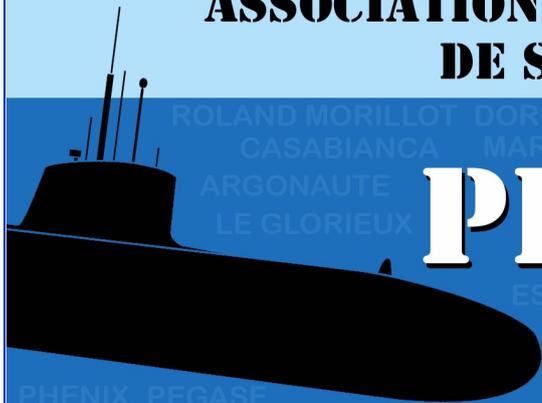


# ASSOCIATION GÉNÉRALE DES AMICALES DE SOUS-MARINIERS



## PLONGÉE



Hors série 70 - 1983

# 70 ème anniversaire année 1983

*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'en décembre 2021 voir au-delà.*

*Bons souvenirs pour certains.*

*Bonnes découvertes pour d'autres.*

*Bonne lecture à tous.*



**Le sous-marin LA PRAYA à PORT-DES-GALETs**

Document sous copyright AGASM 2021

1983

**Cols Bleus n° 1738 08 janvier 1983****TELEX  
du Rubis**

Après la biguine, la samba... Mais entre Fort-de-France et Rio de Janeiro, qui accueille le Rubis en cette période de Noël, il y a d'autres changements notables. Et tout d'abord, celui d'hémisphère avec cette fameuse ligne à franchir, soigneusement gardée par Neptune et sa suite. A cent cinquante mètres d'immersion, cette opération s'est déroulée dans la bonne humeur — et la farine — et aucun néophyte n'échappa aux foudres des vaillants dignitaires. En très forte minorité cependant. Après quelques jours de transit dans l'empire des mers australes, et un exercice Casex avec le Duguay-Trouin, Amphitrite, satisfaite sans doute de notre conduite, nous accorde le privilège d'être le premier bâtiment nucléaire français à faire escale à l'étranger, et ce n'est pas sans fierté que nous pénétrons dans la plus belle baie du monde. Très vite, le Corcovado, le Pain de Sucre et Copacabana sont à portée de taxi, et l'équipage se disperse momentanément. Il est vrai qu'il n'y a pas une minute à perdre. Si Neptune, lorsque nous mettrons le cap sur Dakar, faisait à nouveau des siennes, il faudrait pouvoir prouver qu'en hémisphère sud nous sommes allés

**Où sont nos bâtiments**

SM Junon Lorient  
SM Rubis A : Dakar 7/1 Mission d'endurance  
SM Ouessant, Requin Toulon  
SM La Praya D : Mayotte 2/1 A : Port-Victoria 12/1

**Tableau de commandement  
SOUS-MARINS**

Les C.V.  
CAZENAVE ; SASSY ; GUILHEM-DUCLEON.  
Les C.F.  
SELLIER ; DE PENFENTENYO DE KERVEREGUIN ; CUNY.  
Les C.C.  
TUFFAL ; DE MAISTRE ; ALLEGRET ; DECHAVANNE ; PETIT ; BARBIER ; DE MALEZIEUX DU HAME

**Cols Bleus n° 1739 15 janvier 1983****Le Rubis à Rio**

Une escale comme les autres ? Pas tout à fait. Ce rendez-vous du sous-marin nucléaire d'attaque Rubis avec la plus belle baie du monde est le fruit de longs efforts. En effet, depuis les premiers tours d'hélice en 1981, de nombreux essais ont été menés à bien avant que le Rubis entreprenne sa traversée de longue durée.

**Cols Bleus n° 1739 15 janvier 1983 (suite)**

Tous visaient le même but : vérifier la capacité de notre premier SNA de s'affranchir des contraintes traditionnelles liées au sous-marin.

Aujourd'hui, alors que Rio de Janeiro est le premier port étranger à accueillir un bâtiment nucléaire français, la démonstration est faite. Elle est l'aboutissement d'un rêve caressé depuis longtemps. Chacun sait que, pour le sous-mariner, les escales ne sont jamais très lointaines et, en général, peu fréquentes. Avec le SNA, cette notion de distance franchissable disparaît. Seul, à bord, le commis pratique encore — pour le plaisir — de savants calculs d'autonomie. Pour les membres de l'équipage, et en particulier ceux qui, affectés sur le Rubis depuis les premiers jours, ont vu grandir ce « sous-marin de chasse », le sentiment d'avoir parcouru un long chemin est très vif. Amarré sur coffre à couple du Duguay-Trouin, le Rubis a fière allure. La présence simultanée de ces deux bâtiments très modernes, à quelques encablures du Pain de Sucre, offre aux Brésiliens le privilège de contempler ces témoignages de la qualité du matériel naval français. Les visiteurs, d'ailleurs, ne manquent pas, et le Rubis voit passer à son bord bon nombre d'officiers généraux. Il n'est certes pas toujours aisé pour le commandant, le capitaine de frégate Foillard, de manier la gamme des réponses évasives à certaines questions trop précises. C'est cependant ce à quoi il s'attache avec une patiente philosophie, mise notamment à l'épreuve sous le feu des interrogations lors d'une conférence à terre. Les marins du Rubis, quant à eux, ne se font pas prier pour abandonner momentanément leur bâtiment et découvrir les charmes de Copacabana et d'Ipanema. En ville, Noël se prépare et les sapins, symboles universels, pavoi-sent les façades des grands immeubles. Pas de trace de neige cependant, et le thermomètre suffit à l'expliquer, lui qui indiquera jusqu'à 38°. Ce fut malheureusement à ce moment précis que les footballeurs du Rubis affrontèrent une sélection des forces sous-marines brésiliennes. Le résultat, sans être catastrophique, fit comprendre à nos joueurs que quelques séances d'entraînement ne seraient pas superflues. Mais à bord, comment faire ? Les festivités traditionnelles de cette période de l'année nous donnent un avant-goût de ce que sera le carnaval. Nous resterions bien jusqu'en février, mais nous avons du chemin à faire : Dakar nous attend. Et avant de toucher les côtes d'Afrique, il faudra changer d'année, et à nouveau d'hémisphère.

**Où sont nos bâtiments**

SM Narval D : Lorient 11/1 A : Lorient 16/1 Concours Aéronautique navale  
SM Rubis A : Toulon 17/1 Mission d'endurance  
SM La Praya D : Port-Victoria 14/1 A : Djibouti 6/2 Patrouille

**DEUX BATIMENTS AMERICAINS EN ESCALE**

Le sous-marin nucléaire d'attaque Scamp de l'U.S. Navy a fait une escale de routine à Toulon. Ce bâtiment, entré en service en 1961, appartient à la classe Skipjack (cinq bâtiments). Il déplace 3 500 tonnes en plongée, file à 25 nœuds (plongée) et son armement comprend six tubes et vingt-quatre torpilles. Son effectif est de huit officiers et quatre-vingt-cinq hommes. Le remorqueur de sauvetage Edenton a également fait escale à Toulon.



L'U.S.S. Scamp (photo Pradignac et Léo).

## Cols Bleus n° 1740 22 janvier 1983

### La Praya à Mayotte



La Praya dans le lagon.

Le 13 décembre dernier, le sous-marin La Praya est arrivé à Mayotte pour y subir une période d'entretien à couple du Jules Verne. Les deux bâtiments mouillés face à Dzaoudzi, capitale de Mayotte, furent un des pôles d'intérêt des Mahorais et Mahoraises d'autant que, de mémoire locale, aucun sous-marin n'avait jusqu'à présent pénétré dans le lagon. Une indisponibilité d'entretien laborieuse, qui a toutefois donné à l'équipage l'occasion de partir à tour de rôle prendre du repos. Rapidement la vie s'est organisée, les uns s'installant sur le Jules Verne, d'autres montant un bivouac sur la plage de Pamandzi, au pied du cratère dont l'ascension — très facile — constitue l'un des attraits touristiques de la Petite terre.

La Grande-terre a reçu également la visite des marins du sous-marin La Praya à la découverte des villages typiques ou simplement de la nature ; ici poussent manguiers, flamboyant, baobab, vanillier, ou ylang-ylang servant à la confection de parfums. Les plus sportifs s'adonnèrent à la marche en brousse, la planche à voile ou à la découverte féerique du lagon à travers un masque de plongée.

Le début de la saison des pluies nous fait moins regretter le départ d'autant qu'il annonce déjà le chemin du retour.

Le médecin du bord Charpentier



Le Jules Verne et le sous-marin La Praya à couple.

### Où sont nos bâtiments

SM Narval A : Lorient 22/1 Concours escadre  
SM La Praya D : Port-Victoria 14/1 Patrouille

### UN SOUS-MARIN A PORT-DES-GALET

Le vendredi 26 novembre, le sous-marin La Praya fait surface devant Saint-Denis de la Réunion. Il est sept heures d'une aube d'été et, bien que la majorité des insulaires aient eu vent de la chose, quelques pêcheurs s'étonnent de voir un monstre noir surgir des flots.



## Cols Bleus n° 1740 22 janvier 1983 (suite)

Le bâtiment accoste à Port-des-Galets devant une assistance nombreuse. L'hélicoptère qui vrombit alentour sert de relais pour la télévision et transporte les photographes des quotidiens locaux. C'est un événement, et de taille ; il n'y a pas eu de sous-marins français dans la région depuis plus de trente années. Rarement bâtiment de la Marine nationale fut plus visité, et chacun s'étonne que soixante personnes puissent y vivre ensemble aussi longtemps. Mais que dire de notre étonnement personnel devant la diversité de la beauté des paysages de l'île ? Et si les Réunionnais, l'espace d'un instant, se muèrent en sous-marinières, nos marins se transformèrent en parfaits touristes pour voir les cirques de Salazie, Cilaos, Mafata, tous les Saints, la montagne et la mer. A mon avis la balade en hélicoptère valait à elle seule les mois de mission, passés et à venir. L'escala sembla courte, mais d'autres régions de l'océan Indien nous attendent depuis longtemps et nous ne voulons pas les décevoir. Nous n'avons en tout cas pas déçu Neptune, ravi devant notre palanquée de sous-marinières néophytes.

Médecin Debeir

### PRISES DE COMMANDEMENT

#### Le Requin

Le C.V. Orsini, commandant l'Escadrille des sous-marins de la Méditerranée, a fait reconnaître le C.C. Fustier, comme nouveau commandant du Requin.

#### L'Agosta

Le C.C. Scott de Martinville a pris le 4 janvier le commandement du sous-marin Agosta, en remplacement du C.C. Picard.



### LA MENACE QUI VIENT DE LA MER (TF1)

Un film de Christian Brincourt, Michel Benne et Roch Pescadere sur TF1. Mercredi 26 janvier à 20 h 30. Face à une situation de crise armée proche de celle des Malouines, de quels moyens dispose la Marine nationale ?

Après l'Everest, l'Amazonie, « Le Redoutable ne répond pas », Christian Brincourt a entrepris, avec Michel Benne et Roch Pescadere à la caméra, un tournage de deux mois à bord des navires de surface et des sous-marins de la Marine nationale.

Ce reportage de cinquante-deux minutes débute sur l'information à la Une des grands médias : l'attaque par missiles d'un super-pétrolier français de 350 000 tonnes, dans le sud de l'océan Indien. Une armada de la Marine est envoyée dans la zone. Objectif : — un groupe d'ilots au large du cap Bonne-Espérance qui sert de refuge aux auteurs de l'attentat contre le super tanker. Moyens : — le groupe aéronaval autour du porte-avions Foch, — les unités de commandos marine, — le groupe amphibie, — les troupes embarquées. Le film montre la progression des bâtiments de guerre vers un point situé à plus de quinze mille kilomètres de la métropole. La dernière partie de ce reportage est consacrée à un sous-marin nucléaire lanceur d'engins.

L'équipe des « Mercredi de l'Information » a passé quelques jours à bord d'un SNLE dans l'Atlantique, au moment du réveil 1982/1983, une touche humaine à ce document sur les moyens actuels de la Marine de guerre française. »

Le V.A.E. Bonnemaison entre Christian Brincourt et Michel Benne à bord d'un sous-marin lanceur d'engins.



Le V.A.E. Bonnemaison entre Christian Brincourt et Michel Benne à bord d'un sous-marin lanceur d'engins.

Ce reportage a été réalisé en océan Atlantique et en mer Méditerranée avec les hommes et les navires qui composent la Marine actuelle ; il pose la question : une Marine pour quoi faire ?

**Cols Bleus n° 1741 29 janvier 1983****Noël à Mayotte**

Le bâtiment atelier polyvalent Jules Verne a repris son rythme de travail d'antan et se partage alternativement entre Djibouti et la zone sud de l'océan Indien. Il se trouve donc sur coffre dans le lagon de Mayotte depuis la mi-novembre pour redonner vie et santé aux stationnaires (Epée, Edic 9094 et batellerie), à l'avisso escorteur Amiral Charner ainsi qu'à un client insolite : le sous-marin La Praya actuellement en mission en Z.M.O.I.



Les fêtes de Noël ont eu lieu dans cette splendide petite île encore épargnée par le tourisme de masse. Noël en océan Indien n'est pas un Noël comme les autres. Les charmes de l'exotisme, la chaleur, l'ambiance, ne peuvent remplacer la neige et la fraîcheur mais le lagon a aussi ses colères et les grains soudains et violents ont mis à rude épreuve les boscos et les embarcations chargés d'assurer les liaisons avec la terre. Pourtant Noël sur le Jules Verne a été agréable. Le 24 décembre, un concours de crèches était organisé. Quatorze crèches, rivalisant d'originalité et d'ingéniosité, ont été présentées au jury présidé par le commandant, le C.V. Gas. Outre les premiers prix, certaines étaient très originales comme celle des fusiliers constituée d'éléments guerriers ou celle des mécaniciens du service soutien, faite de roulements, pistons, instruments de mesures et débris de ferraille avec un petit Jésus symbolisé par une minuscule montre de comparateur. La messe de minuit, organisée par la Légion, s'est déroulée à Dzaoudzi avec une importante délégation de marins.

Le réveillon a réuni l'équipage et l'état-major sur le pont d'envol décoré pour la circonstance et agencé sous forme de salle de dîner-spectacle : une trentaine de tables de dix couverts entouraient une scène où des sketches étaient présentés. L'équipe distractions du bord avait su organiser son programme à la satisfaction unanime. Citons au hasard le QM de manœuvre Guillemin dans des imitations de Job Larigou de Kerlouan, l'agent postal Ceresa dans celle d'Yves Mourousi présentant les informations télévisées.

A minuit, le père Noël lui-même est venu apporter ses jouets à la plus grande surprise générale, clôturant un réveillon animé et joyeux.

CC Dell'ov

**Où sont nos bâtiments**

SM Narval D : Rosyth 31/1  
 SM Galatée D : Antibes 1/2  
 SM Agosta entraînement individuel  
 SM Béveziers D : Toulon 27/1 Essais après entretien  
 SM La Praya A : Djibouti 6/2 Patrouille

**AMMAC Briançon**

Tout au long de la vallée de Névache, sur le flan nord du Briançonnais, on compte, outre les églises paroissiales, un grand nombre de chapelles, dans l'ensemble fort bien entretenues. L'une des plus belles est celle dédiée à sainte Anne, au-dessus des chalets du Vernet. Presque en ruines il y a quatre ans, les anciens marins de Briançon l'ont restaurée en hommage à la sainte patronne de la Marine et à la mémoire de l'un des leurs, le second maître radio Henri Faure, originaire de la vallée, disparu en mer à bord du sous-marin Phénix dans le golfe d'Annam le 15 juin 1939. Durant près d'une année, autour de M. Tron, délégué départemental de la FAMMAC pour les Hautes-Alpes, et sous la direction de leur ancien président, M. Lagneau, l'amicale briançonnaise a consacré ses loisirs à rebâtir le petit oratoire. M. Bruno Marcelli, maçon et ancien de la Marine italienne, s'est chargé du gros œuvre. Une ancre à jas, offerte par l'arsenal de Toulon, a été scellée dans une roche près de la porte. L'autel a été réparé par les femmes de marins

**Cols Bleus n° 1741 29 janvier 1983 (suite)**

et sainte Anne a retrouvé sa place d'honneur. Sur les murs sont reproduits les articles de presse relatant la perte du Phénix et la mise en chantier de la restauration. Au pied de l'autel, sur une bille de bois, gravée au fer rouge, une inscription rappelle le souvenir du second maître Faure. M. Tron a conté les péripéties qui ont marqué les travaux et la joie des anciens marins briançonnais. Tous les ans, autour de Sainte-Anne, ils se retrouvent pour une pieuse cérémonie à la mémoire des marins disparus en mer. Puis ils se réunissent dans la cours de la ferme de M. Tron, autour d'un méchoui. Ainsi une nouvelle tradition est née qui se perpétuera longtemps sous la protection de la mère de la Vierge.

**Cols Bleus n° 1742 05 février 1983****LE RUBIS EST OPERATIONNEL**

Le Rubis, mis sur cale en décembre 1976, déplace 2670 tonnes en plongée. Long de 72 mètres, il est plus petit que les S.N.A. existant dans le monde (aux Etats-Unis, en U.R.S.S. et en Grande-Bretagne). Son système de propulsion a été décrit dans Cols Bleus le 8 mai 1982 par l'ingénieur en chef de l'Armement Le Mière. L'équipage comprend neuf officiers, trente-cinq officiers mariniers et vingt-deux quartiers-maîtres et marins. Un ancien commandant du sous-marin Rubis de la Seconde Guerre mondiale, venu assister à l'arrivée du S.N.A., nous a dit toute sa joie d'avoir pu visiter ce bâtiment.



Cette fois c'est fait : le Rubis a pris sa place dans l'Escadrière des sous-marins de la Méditerranée. En juillet 1982, notre premier sous-marin nucléaire d'attaque avait séjourné à Toulon et participé à la Revue navale passée par le président de la République, M. François Mitterrand. Il était ensuite revenu à Cherbourg pour satisfaire à une ultime série d'essais.

Le 16 novembre, il appareillait pour une grande tournée d'endurance. Cette T.L.D. (traversée longue durée) le conduisait à Fort-de-France, Rio de Janeiro, Dakar et Toulon. Cette arrivée à Toulon, le 17 janvier, a été célébrée avec toute la solennité convenable. Au large, à dix milles au sud du cap Sicié, le Rubis a trouvé le croiseur Colbert et la corvette Montcalm venus à sa rencontre. Dans les airs, trois Breguet Atlantic, un Etendard et des hélicoptères dessinaient le ballet de bienvenue. Puis, dans la rade, les bateaux-pompes ont déployé leurs grandes eaux comme



**Cols Bleus n° 1742 05 février 1983 (suite)**

des arcs de triomphe.

A la base des sous-marins, le long du quai spécialement construit pour les sous-marins nucléaires d'attaque, le C.V. Orsini, commandant l'Escadrille des sous-marins de la Méditerranée et tous ses officiers étaient présents. Le piquet de garde rendait les honneurs. Les moins enthousiastes n'étaient certes pas les mamans, les fiancées, les jeunes enfants impatients d'accueillir l'être cher.

Le C.F. Foillard, répondant aux questions des journalistes, souligna que le S.N.A. exécutait tous ses transits en plongée. De la Bretagne aux Antilles, le Rubis resta dix-huit jours sous les eaux. L'autonomie énergétique du S.N.A. est considérable. On a pu lire récemment dans « Cols Bleus » l'information plaisante selon laquelle seul le maître commis était tenu de faire des plans d'approvisionnement ! Le Rubis a participé à plusieurs manœuvres intéressantes pendant sa tournée d'endurance dans l'Atlantique. Au large du Maroc, il a rencontré ainsi l'escadre de la Méditerranée et ses deux porte-avions. Il a participé à des manœuvres avec le Foch et les bâtiments en route lors de l'exercice franco-sénégalais « N'Djambour III ».



Avec ses 25 nœuds, le Rubis peut parfaitement contrôler une force navale en mer, en se donnant au besoin la facilité de la précéder.

Le C.V. Orsini souligna le rôle important de l'équipage pour la mise au point du S.N.A., en liaison étroite avec les ingénieurs et techniciens de l'arsenal de Cherbourg. Le Rubis, après un repos bien gagné, reprendra ses activités en mars. Il s'agira de tester les possibilités et les règles d'emploi du S.N.A. en Méditerranée et ailleurs. Le C.F. Caron remplacera bientôt le C.F. Foillard, affecté depuis déjà trois ans et demi à bord du Rubis et qui a connu les joies, et aussi les soucis, de la mise au point et de l'entrée en service du sous-marin. Pour Toulon, le virage nucléaire est pris. Les quatre autres « pierres précieuses », en achèvement ou en chantier à Cherbourg, viendront d'ici à 1988 compéter l'Escadrille des sous-marins de la Méditerranée.

**Où sont nos bâtiments**

SM Narval D : Rosyth 31/1 A : Leith 12/2 Stage  
SM Espadon D : Lorient 30/1 A : Lorient 4/2 Concours aéro  
SM Psyché Essais après indisponibilité pour entretien et réparation  
SM Galatée A : Toulon 5/2 Concours divers  
SM Agosta A : Toulon 4/2 Entraînement escadre  
SM Ouessant D : Toulon 2/2 Mise en condition  
SM Béziers Entraînement individuel  
SM La Praya A : Djibouti 6/2 Exercices

**Cols Bleus n° 1743 12 février 1983**

SM Morse D : Lisbonne 10/2 Concours Aéronautique navale  
SM Junon D : Lorient 9/2 A : Lorient 12/2  
SM Psyché Essais après indisponibilité pour entretien et réparation  
SM Ouessant D : Bastia 15/2 Mise en condition  
SM Agosta D : Nice 14/2 Entraînement  
SM Flore Toulon 8/2 A : Toulon 11/2 Entraînement escadre  
SM Béziers Essais  
SM La Praya A : Djibouti 7/2 Entraînement de groupe

**Cols Bleus n° 1744 19 février 1983****MARINES DU MONDE****BRÉSIL**

Deux sous-marins type 209/3 allemand ont été récemment commandés. Le premier sera construit en R.F.A. aux chantiers

**Cols Bleus n° 1744 19 février 1983 (suite)**

Howaldtswerke de Kiel, le second aux chantiers Ferrostal de Rio de Janeiro avec l'aide de la firme allemande. Caractéristiques: 1310 t/surface, 1440 t/plongée - 21,5 nœuds (durant 45') en plongée - 8 t/533 (+ 8 torpilles de réserve).

**ESPAGNE**

Le S 72 Siroco, second des quatre sous-marins du type Agosta de notre Marine commandés aux chantiers de Cartagena, a été lancé le 13 novembre 1982. Le S 71 Galerna, premier de cette série est en essais ; il devrait prochainement rallier la flotte.

**ETATS-UNIS**

Le sous-marin SSN 716 Sait Lake City a été lancé le 6 novembre aux chantiers de la General Dynamics à Groton.

**GRANDE-BRETAGNE**

Le HMS Turbulent, second des six sous-marins nucléaires d'attaque (« fleet submarines ») type Trafalgar a été lancé le 1er décembre dernier aux chantiers Vickers de Barrow in Furness. Il avait été mis sur cale le 8 mai 1980. L'HMS Trafalgar a commencé ses essais à la mer le 30 novembre 1982.

**LIBYE**

La Marine libyenne a récemment reçu une deuxième corvette lance-missiles type Nanushka II et deux dragueurs type Natya soviétiques. La corvette porte le nom de Ean Al Gazala, les dragueurs ceux de Ras Al Hamman et de Ras Al Falluga. Par ailleurs, la moitié des dix patrouilleurs lance-missiles type Combattante II commandés aux Chantiers Mécaniques de Normandie sont maintenant arrivés en Libye. Compte tenu de ces livraisons, le potentiel de cette marine se monte à : — 5 sous-marins type Fox-trot soviétique : Al Badr, Al Fatch, AlAhad, Matrega et Mitraka, ....



Sous-marin type Fox-Trot.

**PAYS-BAS**

Pour ce qui concerne les sous-marins, le Dolfijn et le Zeehond, entrés en service il y a 23 ans, vont être remplacés en 1983 et 1986 par le Walrus et le Zeeleeuw actuellement en construction. La construction des remplaçants du Potvis et du Tonijn pourrait débuter selon les prévisions aux environs de 1987. Afin de réduire les coûts d'exploitation, le Dolfijn va subir un traitement de stockage pour une longue durée. Il a maintenant 23 ans et sa conception date des années 50. Pour le cas où il serait décidé de le remettre en service, le montage de batteries neuves dont il a besoin, demanderait de deux à trois mois.



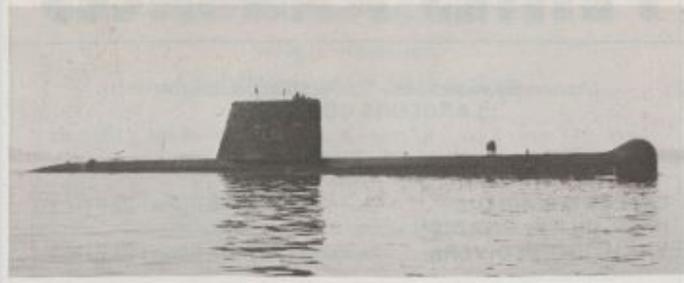
Le sous-marin néerlandais Zeehond.

**Où sont nos bâtiments**

SM Narval D : Leith 15/2 A : Lorient 19/2  
SM Morse D : Lisbonne 13/2 A : Lorient 18/2  
SM Espadon D : Lorient 14/2 A : Lorient 19/2 Entraînement  
SM Galatée A : Toulon 18/2 Patrouille  
SM Ouessant A : Toulon 19/2 Mise en condition  
SM Flore D : Toulon A : 13/2 Toulon 17/2 Concours CEPASM (Commission d'Etudes pratiques des sous-marins)  
SM Agosta D : Nice 13/2  
SM Béziers : Essais  
SM La Praya A : Suez 22/2

**Cols Bleus n° 1744 19 février 1983 (suite)****NICE**

Le sous-marin Requin, commandé par le C.C. Josse est venu à Nice pendant un week-end de décembre et l'amicale des anciens marins et marins anciens combattants de Nice avait mis sur pied un programme serré de réjouissances. Le vendredi soir, dîner à la Batterie de la Rascasse dont l'équipage retrouvait dans une excellente ambiance des personnalités locales et des anciens marins. Le samedi une délégation du bord était reçue dans un restaurant du centre ville par le conseil d'administration de l'amicale. En fin d'après-midi la municipalité niçoise offrait dans les salons du comité des fêtes une coupe de champagne pour marquer le cinquième anniversaire du parrainage du sous-marin Agosta par la ville de Nice. Le médecin en chef de Marine Guillaud (c.r.), adjoint au maire, disait tout le plaisir des Niçois de recevoir un sous-marin français. Le soir, le bal à la Batterie se prolongeait jusqu'au matin. Entre-temps, le C.C. Josse et son second, le L.V. Nielly, avaient reçu à bord les amis du Requin, nombreux parmi les personnalités et les anciens marins. Le dimanche une cérémonie au monument aux morts groupant quinze drapeaux réunissait des représentants du Requin, de la musique des sapeurs-pompiers de Nice, des amicales d'anciens marins du département et de Fréjus, d'associations patriotiques et de scouts. Un cortège se rendait en la cathédrale Sainte-Réparate pour la grand messe. Au retour à la Batterie de la Rascasse, après l'envoi des couleurs, l'OCE Lanoir remettait la croix de l'ordre national du Mérite au MP Léonard, vice-président de l'AMMAC Nice et dans le « civil », syndic des gens de mer à Villefranche. Un banquet d'adieu dans une auberge de la périphérie de Nice comptait cent quarante couverts. La réalisation de ce programme parfait était due au président Pastorelly et à son équipe dévouée. Outre les personnalités déjà citées, on remarquait la présence du C.F. Pierotti, adjoint au cdt du CIRAM Toulon, du médecin Corson, de l'aumônier Albertini, du CA Nachin, administrateur régional de la FAMMAC pour la Provence-Côte d'Azur, du C.F. Oberto, délégué départemental de la FAMMAC pour les Alpes-Maritimes, du C.F. Michotte de Welle, cdt du port de Monaco, du L.V. Sarlandié, cdt la PMM de Nice, de M. Leleyter, cdt du port de Nice Villefranche, de nombreuses personnalités civiles, des présidents et des délégations d'anciens marins et des amicales du département. R. de Renty



Le sous-marin Requin (photo J.C. Bellonne - Toulon).

**Cols Bleus n° 1745 26 février 1983****Où sont nos bâtiments**

SM Espadon D : Lorient 22/2 A : Ponta Delgada 28/2  
 SM Dauphin D : Caen 26/2 A : Lorient 3/3  
 SM Psyché Essais après indisponibilité pour entretien et réparation  
 SM La Praya D : Canal de Suez 22/2 A : Toulon 3/3  
 SM Agosta D : Toulon 22/2 A : Toulon 25/2 Concours divers  
 SM Flore D : Toulon 20/2 A : Toulon 25/2 Concours divers  
 SM Béveziers D : Port-Vendres 20/2 A : Toulon 22/2

**COMMANDEMENT  
SOUS-MARINS**

Capitaine de vaisseau GUILHEM-DUCLEON ESMED.

**Cols Bleus n° 1746 05 mars 1983****Où sont nos bâtiments**

SM Vénus A : Lorient 1/3 Patrouille  
 SM Morse D : Lorient 27/2 Mise en condition  
 SM Psyché D : Lorient 5/3 A : Cork 8/3  
 SM Dauphin D : Lorient 4/3 Mise en condition  
 SM Espadon D : Ponta Delgada 28/2 A : Fort-de-France 15/3  
 SM Flore A : Malaga 3/3 Exercice Tapon  
 SM Daphné D : Toulon 27/2 A : Toulon 15/3 Patrouille  
 SM La Praya A : Toulon 3/3

**LES SOUS-MARINS NUCLEAIRES ET L'I.H.E.D.N.**

Jadis affaire de spécialistes, la défense du pays réclame aujourd'hui un effort de réflexion globale de la part de tous les milieux socio-professionnels en même temps que de l'institution militaire. C'est pour cela qu'a été créé l'I.H.E.D.N., l'Institut des hautes études de Défense nationale, qui s'intéresse aussi à la province depuis 1954, tendance en développement puisqu'on lui réclame désormais l'organisation de six sessions régionales par an au lieu de deux. Désigné après Marseille et avant Toulouse, Lille, Dijon et Montpellier, Caen a ainsi accueilli en ce mois de février soixante-sept auditeurs de la zone de défense Ouest appelés à plancher sur le double thème de la défense militaire de la France et de la recherche. Réunis à Colleville-sur-Mer, le village qui donne sur Omaha Beach, la célèbre plage du débarquement de 1944, ces auditeurs ont consacré une journée à la Marine nationale en visitant le Centre d'instruction naval de Querqueville et l'arsenal de Cherbourg. Accompagnés par les colonels Le Guen et Picq, et rejoints pour la journée par le C.V. Le Pichon, ils ont écouté un exposé du V.A.E. Crouzat, préfet maritime, avant de visiter le CIN. Ils ont ensuite gagné les formes d'achèvement des sous-marins nucléaires en construction où ils ont pu constater l'état d'avancement de L'Inflexible.

**Cols Bleus n° 1747 12 mars 1983****TELEX  
de l'Espadon**

PONTA DELGADA escale bien connue des habitués de l'Atlantique nord, mais que l'Espadon découvre dans le crachin qui justifie la devise de Sao-Miguel a Ilha Verde, Le soleil de l'après-midi réchauffe aussi bien les permissionnaires en quête de photos, cartes postales et autres souvenirs, que les corvées d'eau et de vivres frais qui nous permettent d'atteindre plus agréablement les Antilles. Encore merci monsieur le Consul, mais cette escale était trop courte pour que nous puissions apprécier toutes les beautés de votre île.

**Cols Bleus n° 1747 12 mars 1983 (suite)****Où sont nos bâtiments**

SM Morse A : Lorient 9/3 Mise en condition  
 SM Psyché D : Cork 10/3 A : Lorient 13/3  
 SM Vénus D : Lorient 8/3 A : Leixoes 14/3 Entraînement  
 SM Flore D : Carthagène 14/3 Exercice Tapon  
 SM Agosta, Requin D : Toulon 6/3 Mise en condition  
 SM Béziers D : Toulon 10/3 A : Palerme 17/3 Patrouille

**Cols Bleus n° 1748 19 mars 1983****SUR LE RUBIS**

Le sous-marin nucléaire d'attaque Rubis a changé de commandant. Le C.F. Caron a remplacé le C.F. Foillard, qui prit le commandement du S.N.A. sur le chantier de Cherbourg, dirigea d'innombrables essais et, après la traversée de longue durée, le conduisit à Toulon pour prendre rang dans l'Escadrille de la Méditerranée.

**Où sont nos bâtiments**

SM Vénus D ; Leixoes 17/3  
 SM Psyché D : Lorient 14/3 A : Lorient 17/3 Essais  
 SM Dauphin D : Lorient 13/3 A : Lorient 19/3 Mise en condition  
 SM Morse D : Lorient 13/3 A : Lorient 19/3  
 SM Flore D : Carthagène 13/3 A : Toulon 16/3  
 SM Daphné Exercice Dog fish  
 SM Béziers D : Palerme 21/3  
 SM Requin, Agosta Mise en condition

**LA MARINE DES ETATS-UNIS**

Marine américaine, c'est quelque chose d'énorme : — un budget qui se monte à près de 80 milliards de dollars, soit 520 milliards de francs ce qui représente près de 22 fois celui de notre Marine. — un personnel d'environ 569 000 hommes et femmes et 69 000 officiers (763 000 hommes avec le Marine Corps).

Une Flotte comprenant :

- 33 SNLE ;
- 90 SNA ;
- 14 grands porte-avions dont 4 nucléaires ;
- 28 croiseurs dont 9 nucléaires ;
- 175 destroyers et frégates ;
- 60 navires amphibies ;
- 74 bâtiments auxiliaires et de soutien logistique, totalisant ensemble 3 490 000 t.

Une Aéronautique navale forte d'environ 5000 aéronefs dont 1200 hélicoptères. Cette Flotte est la première et la plus puissante du monde mais elle est talonnée par la Marine soviétique. (Voir encadré page 8). Face à la prodigieuse montée en puissance de celle-ci Le dollar étant évalué au cours moyen de 6,50 F le président Reagan et son administration ont décidé, dès leur venue au pouvoir, d'accroître la puissance de la Marine américaine afin qu'elle ne perde point sa primauté actuelle sur sa rivale et cela dans tous les domaines, avec en vue trois grands objectifs :

- une capacité de dissuasion et de seconde frappe toujours supérieure à celle que pourrait posséder la Flotte soviétique ;
- une mobilité et une souplesse plus grandes que celles d'aujourd'hui de façon à pouvoir faire rapidement, et partout dans le monde, sentir le poids de sa puissance ;
- une plus grande capacité offensive.

Les fondements de cette politique sont à l'horizon de l'an 2000 une Flotte d'environ 630 à 650 navires de toutes catégories alors qu'aujourd'hui la Navy ne compte que 500 bâtiments. En plus de sa composante stratégique, elle devrait comprendre à

**Cols Bleus n° 1748 19 mars 1983 (suite)**

cette époque :

- 100 SNA ;
- 15 grands porte-avions dont 8 nucléaires ;
- 4 cuirassés modernisés ;
- 197 croiseurs et destroyers ;
- 100 frégates ; 60 navires amphibies, avec le soutien logistique modernisé correspondant.

Les tranches annuelles de constructions neuves vont donc, au cours des prochaines années, être élaborées en vue d'aboutir à cet objectif. Cela va demander un effort considérable et soutenu que l'évolution politique intérieure des Etats-Unis, la conjoncture économique ou la situation internationale peut à tout moment remettre en question.

**Forces océaniques stratégiques**

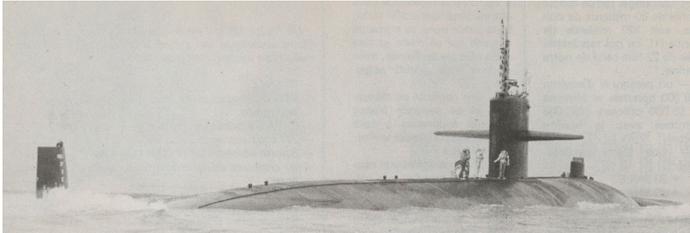
La Force océanique stratégique de l'US Navy comprend : 2 SNLE type Ohio et 31 du type Lafayette. Le lecteur pourra être surpris de voir qu'elle ne possède donc que 33 SNLE face aux 70 de la Marine soviétique. Les 10 SNLE les plus anciens ont, en effet, été radiés du service ou transformés, pour un temps d'ailleurs limité, en SNA. La Marine américaine a accepté cette réduction de son potentiel de dissuasion stratégique en se fondant sur le fait que les missiles mis en œuvre par ses SNLE sont dotés de têtes à trajectoires indépendantes plus nombreuses, plus précises et sans doute plus fiables que celles transportées dans les ogives des SLBM soviétiques. Les Ohio déplacent 18 750 t en plongée ; 2 sont en service, un troisième, le Florida, ralliera la Flotte cette année et sept autres sont en chantier, commandés ou financés. La programmation quinquennale 1984-1987 qui a été récemment présentée au Congrès, prévoit le financement d'un SNLE de ce type chaque année ce qui porterait à 15 le nombre de ces bâtiments à la fin de ce plan — l'objectif de la Navy étant de poursuivre ce programme en vue de disposer d'au moins 20 Ohio au début du prochain siècle. Les 8 premiers Ohio seront équipés de 24 missiles stratégiques du type Trident 1 C4, les suivants du Trident 2 D5. Douze sous-marins type Lafayette ont remplacé leurs 16 Poseidon par autant de Trident 1 C4. Ce missile est un engin à trois étages à poudre avec une charge militaire forte de huit « têtes » à trajectoires indépendantes (MIRV) de 100 KT chacune ; sa portée est de 4000 milles, soit environ 7 400 km. Le Trident 2 D5 pourra, quant à lui, atteindre une cible située à 6000 milles (11 000 km). Il transportera dans son ogive, soit 14 « têtes » MIRV de 150 KT chacune soit 7 du type MARV (« Manœuvrable Reentry Vehicle ») de 300 KT. On dit aussi qu'il pourrait être équipé également d'une charge militaire identique à celle qui est prévue pour les missiles terrestres type MX dont le président Reagan a demandé la fabrication. Quoi qu'il en soit, à la fin de l'année budgétaire 1983 en cours, l'US Navy disposera de 34 SNLE (3 Ohio et 31 Lafayette) avec un total de 568 missiles (dont 264 du type Trident 1 et 304 du type Poseidon) au lieu des 656 qu'autorisent les accords SALT 1 sur la limitation des armements stratégiques, accords toujours en vigueur. La Navy a accepté cette réduction de son potentiel en SNLE pour les raisons évoquées plus haut. A noter qu'au début des années 90 les 8 Ohio dotés du Trident 1 vont être rééquipés en Trident 2.



*Le sous-marin Ohio, premier d'une nouvelle classe de SNLE qui devrait comprendre au moins vingt unités en l'an 2000. Ces sous-marins déplacent 16 750t en plongée. Les huit premiers auront 24 missiles type Trident 1 de 4 000 milles de portée ; les suivants autant de Trident 2 mais qui pourront atteindre une cible située à 6 000milles.*

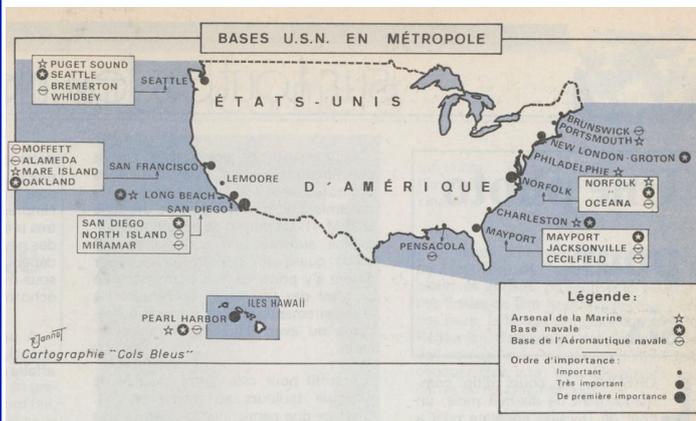
## Cols Bleus n° 1748 19 mars 1983 (suite)

Sous-marins nucléaires d'attaque



Le S.N.A. Indianapolis du type Los Angeles. Il déplace 6 000 t en plongée, a une vitesse de 30 nd et pour armement le Sub Harpoon anti-navire, des torpilles filoguidées MK-48 et le Subroc. Ces S.N.A. vont ultérieurement recevoir le « cruise missile » Tomahawk (dans ses trois versions).

L'US Navy estime que le sous-marin nucléaire d'attaque est peut-être aujourd'hui le meilleur chasseur de sous-marin. Elle possède 90 SNA dont 37 du type Sturgeon et 19 du type Los Angeles dont la mission prioritaire est la lutte ASM. Le programme Los Angeles a reçu un très haut degré de priorité. Ces SNA qui déplacent 6000 t en plongée sont rapides (30 nd) et silencieux. Leur équipement DSM comprend un sonar BQQ-5 multifonction très performant comportant notamment un sonar linéaire passif-remorqué dérivé du Tactass des navires de surface. Ils mettent en œuvre la récente torpille filoguidée MK-48 et un missile antinavire encapsulé dérivé du Harpoon, le Sub Harpoon lançable en plongée. Ils doivent bientôt recevoir le « missile de croisière » Tomahawk qui, en cours de développement, est l'un des programmes majeurs de l'US Navy en matière d'armements. Il est destiné aussi bien aux sous-marins qu'aux navires de surface. Il en existe trois versions lançables à partir de SNA : contre les objectifs terrestres (1100 km) avec une tête nucléaire ou classique, contre les objectifs de surface avec une charge militaire classique. Dans sa version anti-cible terrestre il vole au-dessus de la terre à une altitude de 100 m environ en épousant le profil du terrain parcouru ; c'est dire qu'il n'est pas facile à détecter. Il est prévu qu'il sera d'abord lancé à partir des TLT des Los Angeles déjà en service et à partir de douze tubes verticaux installés dans la charpente avant du bâtiment sur les SNA en construction. Ces tubes pourront également lancer l'arme à changement de milieu qui doit remplacer le Subroc. A l'heure où ces lignes sont écrites, 19 Los Angeles sont en service et 22 en chantier, commandés ou financés. La programmation 1984-1988 prévoit la construction de 21 unités supplémentaires et l'étude d'un SNA doté de performances encore supérieures. Les Los Angeles, en tout cas, sont considérés comme les SNA les meilleurs du monde.



### Conclusion

La Marine américaine est une force magnifique, parfaitement équilibrée dans tous ses moyens, la mieux entraînée et la seule aujourd'hui capable de moduler sa force partout dans le monde. Cependant, face à la montée en puissance accélérée de la Marine soviétique, sa supériorité actuelle risque de s'amenuiser. Aussi devra-t-elle convaincre le pouvoir de lui accorder, au cours des prochaines années, les moyens financiers et matériels pour la conserver.

J.Labayle-Couhat,

## Cols Bleus n° 1748 19 mars 1983 (suite)

### LA MARINE SOVIÉTIQUE

De 1962 à 1982, c'est-à-dire en vingt ans, le tonnage de la Flotte soviétique est passé d'un million à plus de trois millions de tonnes. Son potentiel s'élève à :

- 70 SNLE
- 44 SNA équipés de missiles anti-navire
- 65 SNA équipés de torpilles
- 211 sous-marins océaniques
- 3 porte-aéronefs de 44 000 t type Kiev
- 40 croiseurs porte-hélicoptères, lance-missiles et classiques
- 26 grands navires amphibies
- 143 destroyers et frégates
- 321 corvettes et patrouilleurs
- 131 patrouilleurs lance-missiles
- 385 bâtiments anti-mines.

} 390 sous-marins  
représentant  
1 517 000 t

Elle possède, avec le Typhoon qui dépasse 25 000 t en plongée, le plus grand et le plus gros sous-marin dans le monde.

L'Oscar qui déplace 15 000 t avec ses 24 missiles anti-navire n'a d'égal dans aucune Marine.

L'Alfa est le plus rapide (40 nd) et le plus profond (700 m) sous-marin nucléaire d'attaque.

Le croiseur nucléaire lance-missiles Kirov est, avec ses 25 000 t, le plus grand et le plus puissant croiseur en service.

L'Aéronautique navale, forte de 1 400 avions et hélicoptères, compte 440 bombardiers à moyen ou long rayon d'action qui font peser une formidable menace sur les forces navales et les voies de communications maritimes de l'Occident.

La flotte soviétique est maintenant présente dans toutes les zones névralgiques du monde : Méditerranée, océan Indien, mer de Chine, côtes d'Afrique, Caraïbes, etc., et « son pavillon y flotte orgueilleusement » - dit le célèbre amiral Gorshkov, le créateur de la plus puissante Marine de guerre qu'ait jamais connue la Russie.

### AGAASM BREST



Président de la section : M. G. Mardelay - 29200 Brest.

Au cours de sa soirée dansante annuelle, la section finistérienne de l'association générale amicale des anciens des sous-marins (AGAASM) a fait une quête en faveur de leur camarade sous-mariner le C.F. Jacques de Roux, concurrent malheureux de la course autour du monde en solitaire. La somme de mille six cents francs a été ainsi récoltée, à laquelle s'ajoute un don de quatre cents francs offert

par l'amicale finistérienne. Les membres de la section souhaitent que leur exemple soit suivi par toutes les associations et amicales d'anciens sous-marinières et de marins afin de prouver que la solidarité au sein des équipages n'est pas un vain mot. Le *Skojern III*, qui a coulé, n'était pas commandité. Le C.F. de Roux a investi toutes ses économies pour équiper son voilier et n'avait pu l'assurer. Merci à tous par avance.

L'AGAASM Brest

## LA COURSE AUTOUR DU MONDE DE ROUX : « JE VEUX REFAIRE CETTE COURSE »



— Commandant, pouvez-vous nous décrire les circonstances exactes de votre naufrage ?

— Le mardi 8 février, un vent établi de NNW de 50 nœuds soufflé depuis le matin. A 19 heures, le vent tourne au SW et monte à 60 nœuds. Je navigue alors sous tourmentin seul. Vers 20 h 30, alors que je prends un peu de repos dans la cabine sans cesser de surveiller le compas, je vois soudain le cap changer de 30 degrés. Je m'apprête à me précipiter sur le pont pour voir ce qui se passe quand un choc extrêmement violent et brutal retourne le voilier. L'eau s'engouffre à bord par le panneau de la descente resté ouvert. Le bateau flotte la quille en l'air et je me retrouve donc coincé dans la bulle d'air de la cabine. Après un moment, *Skoïern III* se retourne enfin. Il a embarqué cinq à six tonnes d'eau et mon premier souci est de vider les fonds. Pendant trois heures, j'écope à l'aide d'un seau, beaucoup plus efficace que la pompe à main. Puis, je monte vérifier les dégâts. Le mât est cassé à 1,50 m au-dessus du pont. Les chandeliers, le balcon arrière et mon régulateur d'allure sont brisés. Le mât s'est abattu



Moins d'un mois après son naufrage en Pacifique Sud, Jacques de Roux, le navigateur français, est rentré en France. Et la semaine dernière, il tenait une conférence de presse dans les locaux de l'antenne Marine du SIRPA, rue Royale à Paris. Calme et décontracté, il nous a raconté ses épreuves mais nous a aussi fait part de ses espoirs.

sur l'arrière, dans l'axe du bateau. J'en déduis que j'ai dû sancir à cause d'une très grosse lame qui a soulevé *Skoïern* par l'arrière. Le mât est toujours relié au voilier par les haubans et les drisses. Je dois m'en débarrasser et là je commets l'erreur de commencer par sectionner les drisses intérieures. Seulement retenu par ses haubans, l'espar glisse à l'eau et se dresse en position verticale sous le bateau. La mer est très forte et le mât frappe sans arrêt sur la coque, comme un bélier. Il me faudra un grand quart d'heure pour couper les haubans. Trop tard : le mât a ouvert une voie d'eau juste au droit de la quille. Je tente de la colmater à l'aide de chevilles en bois et de chiffons, mais l'eau entre toujours, régulièrement. A trois heures du matin, je déclenche ma balise de secours Argos.

Aussitôt après, j'entreprends d'établir un gréement de fortune, et cela pour plusieurs raisons : m'occuper et me remonter le moral, tenter de faire route vers le nord afin que l'on me repère plus facilement et, enfin, pour que le P.C. qui reçoit mon signal Argos sache que *Skoïern* fait route et donc que je suis toujours vivant. Le 10 février au soir, le gréement est installé : un tangon et un petit foc. Le vent s'est calmé et je marche à cinq nœuds environ. Le 11 au matin, en montant sur le pont je vois le voilier de Richard Broadhead, *Perseverance*, passer à moins de quinze mètres de mon étrave ! Richard est à la radio, en grande conversation avec la terre et ne m'a pas vu ; il a bien failli me couper en deux ! Peu après il m'aperçoit enfin, fait demi-tour et passe par deux fois à proximité afin que je lui lance quelques équipements ; au troisième passage, j'embarque à son bord. Je suis à la fois soulagé et terrible-

ment triste. *Skoïern* flotte toujours, tant bien que mal. Nous partons tout de suite car je ne veux pas voir couler mon bateau.

— Comment Richard Broadhead a-t-il été mis au courant de votre naufrage ?

— Richard et moi nous connaissons très bien et, chaque matin, nous avions une liaison radio. Le 9 février, ne m'entendant pas, il s'est inquiété et a appelé le P.C. de la course ; celui-ci venait juste de recevoir mon appel de détresse. Richard a aussitôt proposé d'aller me chercher et, grâce aux indications fournies par ma balise Argos, il a pu me retrouver assez facilement. Cela dit, il a tout de même été obligé de faire un détour de 250 milles, ce qui n'est pas rien...

— Contrairement à ce qui a failli se passer lors de la Route du Rhum, Broadhead ne sera pas pénalisé par le jury de la course du fait que vous vous soyez retrouvés à deux sur son voilier ?

— Bien au contraire. Le temps qui lui a été nécessaire pour revenir me chercher sera déduit de son temps total. Et c'est bien la moindre des choses. D'autant plus que, pendant les trois jours que j'ai passés avec lui, je ne l'ai absolument pas aidé dans les manœuvres. Je me suis contenté de lui faire de la cuisine à la française !

— Et au bout de trois jours, c'est un aviso escorteur français, l'*E. V. Henry* qui vous a recueilli...

— C'est cela. Le 14 février, l'*Enseigne de vaisseau Henry*, prévenu par ALPACI est venu à notre rencontre et a offert de me

ramener à Tahiti. J'ai bien sûr tout de suite accepté. Là aussi, l'accueil à bord a été formidable. Malgré tout, je suis extrêmement déçu. Les sous-marinières m'avaient vraiment beaucoup aidé à Sydney et, pour moi, la plus belle façon de la remercier était de réaliser une belle performance entre Sydney et Le Cap. J'étais bien parti pour gagner cette étape en classe II...

— Quels sont vos projets maintenant ?

— J'ai quitté la Marine le 1<sup>er</sup> février dernier. Je suis donc un « vieux retraité de 44 ans ». Je vais essayer de trouver du travail afin de faire construire un autre voilier, du même type que *Skoïern III*, mais plus grand\*. Je veux refaire cette course autour du monde en solitaire car c'est une des plus belles épreuves qui soient.

— Que pensez-vous de la performance de Philippe Jeantot qui tient actuellement la tête du classement général ?

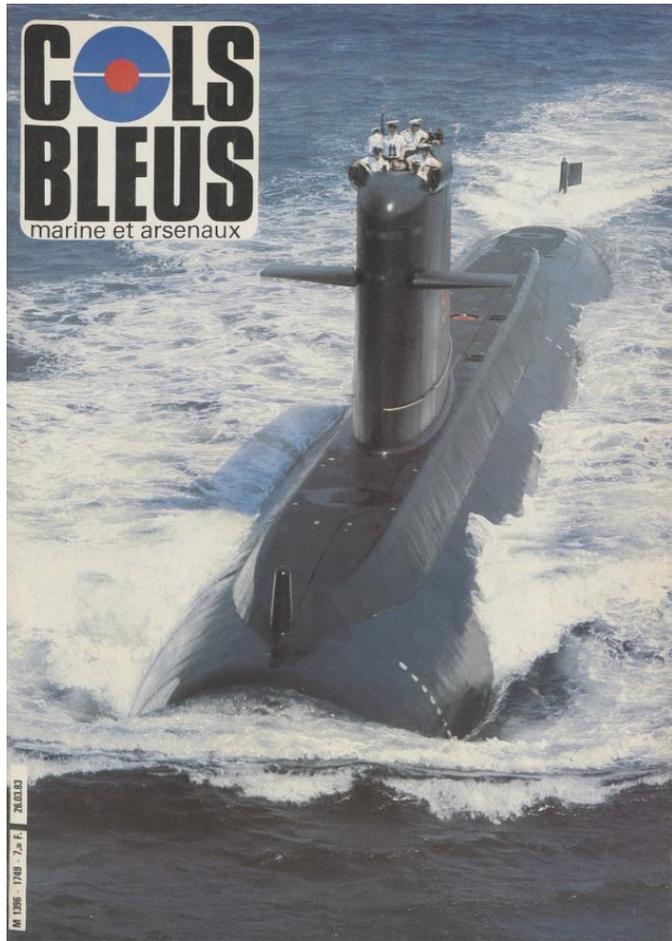
— Elle est largement méritée. Philippe barre un très bon voilier et c'est un excellent marin. Avec l'avance qu'il possède maintenant, la victoire ne devrait pas lui échapper. Mais avec cette course, rien n'est jamais acquis. J'en sais quelque chose...

Propos recueillis par  
Hervé Hillard

\*Association pour le nouveau *Skoïern*, Agence BNP - Lorient, rue de la Patrie, compte 040 51 141.



## Cols Bleus n° 1749 26 mars 1983



Le SNA Rubis (photo Christian Brincourt).

### La traversée de longue durée du RUBIS par le capitaine de frégate FOILLARD



Avant d'être admis au service actif, tout bâtiment doit faire ses preuves d'endurance et de fiabilité. Le sous-marin nucléaire d'attaque Rubis n'a, bien entendu, pas dérogé à la règle.

#### Soixante-deux jours de traversée

Depuis le 9 juillet 1981, date de la première plongée du Rubis dans le bassin Napoléon III de l'arsenal de Cherbourg, les essais de toute nature se sont succédé : plongées statiques, points fixes, plongées en route libre, à immersion profonde, à allure maximum, lancement d'armes, essais d'équipement DSM, transmissions, détection, conduite du navire... Il fallut ensuite éloigner le premier SNA français des eaux cherbourgeoises, dont la température parfois peu clémente pour un être humain convient trop bien à la mécanique (condenseurs, circuits de réfrigération...). Ce fut l'objet de la « tournée en eaux chaudes », en juin et juillet 1982 au cours de laquelle le Rubis accomplit vingt-six jours de mer — amputés de quelques heures d'escale à Toulon à l'occasion de la revue navale du 14 juillet. Mais, pour tester un bâtiment en vraie grandeur, il faut s'efforcer de le rapprocher, autant que faire se peut, de ses futures conditions d'emploi. Conçu pour naviguer à l'autonomie complète pendant deux mois environ (limite essentiellement due à la capacité de stockage de vivres et à l'endurance du personnel), le Rubis quitte donc Cherbourg le 16 novembre 1982 et ne ralliera Toulon, son nouveau port base, qu'après soixante-deux jours de mer en couvrant seize mille milles.

## Cols Bleus n° 1749 26 mars 1983 (suite)

#### Des exercices

De l'amical exercice « Photex », qui rassemble pour une série de prises de vues quelques-uns des plus grands et des plus prestigieux bâtiments de la flotte, au plus belliqueux des « Casex », une suite d'exercices vont être l'occasion pour le Rubis de rencontrer les Foch, Clemenceau, Jeanne d'Arc, Doudart de Lagrée, Duguay-Trouin, Suffren, Duquesne, Dupleix, Casabianca, Meuse, Ouragan, et leur renfort aérien, les Atlantic de Nîmes-Garons ou de Lann-Bihoué. Pistages, attaques, dérobesments ; les bâtiments de surface s'ingénient à trouver la parade face à cet adversaire nouveau dont la mobilité et la discrétion remettent en cause nombre de tactiques usuelles. Les lancements fictifs de SM 39, l'arme à changement de milieu dont le Rubis sera prochainement doté, laissent certains rêveurs. Echanges de messages et de comptes rendus donnent à chacun l'opportunité d'en tirer réflexions et conclusions.



#### Des escales

Si seize mille milles séparent Cherbourg de Toulon sur le journal de navigation, c'est que le Rubis a emprunté le chemin des écoliers. Fort-De-France, Rio de Janeiro et Dakar ont successivement reçu pendant quelques jours ce sous-marin étrange ; car une chose est certaine : la curiosité est au rendez-vous même s'il n'est possible ni de tout montrer ni de tout dire. Actuellement armé par un équipage à quatre tiers, le Rubis profite de l'escale de Fort-de-France pour voir arriver les uns et repartir les autres. Tous, ainsi, auront navigué. Mais tous n'auront pas franchi, à 150 mètres d'immersion, cette fameuse ligne qui sépare les deux hémisphères et attend le Rubis avant Rio de Janeiro. Il reste ainsi à bord quelques néophytes qui n'échapperont pas, si l'occasion s'en représente, aux foudres de Neptune. Noël à Rio. Au pays des pierres précieuses, le Rubis est donc dans son élément — sauf sans doute sur le terrain de football — où une sélection des forces sous-marines brésiliennes tire avantage de son habileté certaine et de la chaleur pour infliger une cuisante défaite à l'équipe du bord. Curieusement, au moment de l'appareillage, personne, semble-t-il, n'est capable de se souvenir du score. 31 décembre en mer. Nul ne se plaint de ce que, pour l'occasion, le régime « vivres de prévoyance », dont l'essai a été commencé ne soit momentanément suspendu. Dakar, enfin, dernière escale qui a déjà le goût du retour. Et puis dernier poste de manœuvre en tenue blanche ; prise de plongée au large du Cap Vert. Le Rubis ne refera surface que devant Toulon ; là, il sera accueilli au sein de la Marine du Levant par le Colbert, le Montcalm et un défilé aérien.

#### Des enseignements

Après l'accostage au nouveau quai des SNA de la base sous-marine de Toulon, chacun, du matelot appelé (l'équipage en compte deux) au commandant, tire les premiers enseignements de la traversée. Les conditions de vie à bord, les capacités opérationnelles du bâtiment, son futur rythme d'activité alimentent les conversations. D'ores et déjà, le premier véritable sous-marin « de chasse » apparaît comme un outil d'une redoutable puissance. La souplesse de sa propulsion, le fait de ne devoir plus compter à bord ni les ampères, ni les litres d'eau douce ou d'oxygène, son armement actuel et futur sont pour le Rubis des atouts considérables. Mais déjà, alors qu'après un passage au bassin le premier sous-marin nucléaire d'attaque français se prépare à appareiller pour une période d'activités de dix semaines, son frère, le Saphir, prend forme, là-bas au pays natal.

## Cols Bleus n° 1749 26 mars 1983 (suite)

## Cols Bleus n° 1749 26 mars 1983 (suite)

Bientôt ce seront les premiers tours d'hélice, les essais et, pour lui aussi, une traversée longue durée riche en souvenirs...

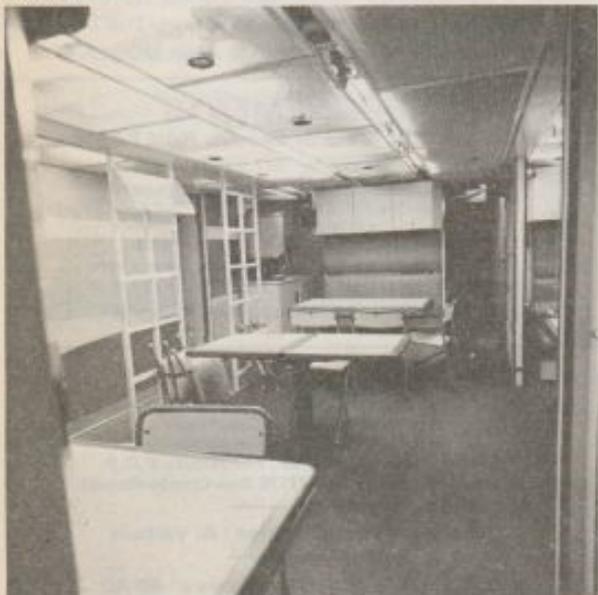


Lancement du Rubis (photo Marine nationale).

Table à carte et coin navigation dans le PCNO (poste central navigation opérations).



Cafeteria.



Local PNCO. Au poste de pilotage (homme vu de dos) - A la surveillance sécurité plongée (marin de profil).



Poste officiers mariniers.



Une collection de photos



**Cols Bleus n° 1749 26 mars 1983 (suite)****Où sont nos bâtiments**

SM Vénus A : Lorient 20/3  
 SM Dauphin D : Lorient 20/3 A : Lorient 25/3 Concours escadre  
 SM Narval D : Lorient 21/3 A : Lorient 24/3 Essais  
 SM Béveziers D : Palerme 20/3 A : Toulon 25/3  
 SM Daphné D : Alexandrie 31/3  
 SM Requin, Agosta Mise en condition  
 SM Rubis Evaluation opérationnelle

**RETOUR DE L'OcéAN INDIEN**

Le sous-marin d'attaque La Praya a rallié Toulon le 2 mars, après une mission de cinq mois et demi en océan Indien. C'est la plus longue mission accomplie par un sous-marin français dans cette région. Le sous-marin arborait donc une longue flamme de guerre et l'équipage se distinguait par sa tenue immaculée, en blanc complet. Le sous-marin n'avait pas emporté de tenues d'hiver en raison de l'exiguïté des installations vie à bord. Sur le quai de la Base des sous-marins, un détachement en armes, la musique des Equipages de la Flotte, le C.V. Orsini, commandant l'Escadrille de la Méditerranée et ses officiers, accueillaient le bâtiment. Les familles des sous-marinières étaient présentes et le C.C. Dupré La Tour eut la joie d'embrasser son fils né durant la mission. Le sous-marin La Praya va prendre un repos bien gagné. Il a fréquenté la Réunion, Mayotte (où le Jules Verne a consacré tous ses soins à l'entretien du sous-marin), les Seychelles et naturellement Djibouti. Parti le 27 septembre, il a tenu la mer pendant cent douze jours.



Le sous-marin Morse.

La section ACOMAR de l'Ille-et-Vilaine n'ayant pu être représentée aux cérémonies du cinquanteenaire à Ajaccio ni à la croisière à bord du Massalia, avait confié, pour marquer la présence bretonne, son drapeau au comité directeur pour les manifestations pa-

triotiques en Corse. Le 25 septembre, la section ACOMAR organisa une sortie familiale. Les anciens marins partirent tôt de Rennes et, après un arrêt à Ploërmel, arrivèrent à Port-Louis pour visiter la citadelle et le musée de l'Atlantique. MM. Régulier et Renault, anciens mousses, eurent l'agréable surprise de voir dans la salle du génie de la mer, la figure de poupe du vaisseau-école des mousses Armorique ; c'est le seul souvenir qui reste de ce célèbre trois-mâts. Un bâtiment de la citadelle est prêt à accueillir en 1983 le magnifique musée de la Compagnie des Indes. La visite s'acheva par le musée de la Société nationale de sauvetage en mer et par une promenade sur les remparts. Le repas de midi fut pris au cercle des officiers marinières de Lorient. L'après-midi fut consacré à la visite de la base sous-marine et à celle du sous-marin Morse. Le retour se fit dans la joie et la bonne humeur. M. Renault, président, envoya une lettre de remerciements au commandant de la Marine à Lorient, au directeur du musée de l'Atlantique et au gérant du cercle des officiers marinières de Lorient.

**Cols Bleus n° 1750 02 avril 1983****Où sont nos bâtiments**

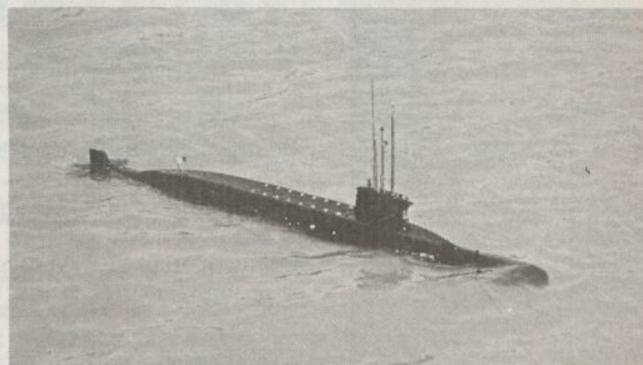
SM Daphné D : Alexandrie 30/3 A : Toulon 9/4  
 SM Requin D : Sète 28/3 A : Toulon 1/4 Essais  
 SM Agosta D : Nice 26/3 A : Toulon 28/3  
 SM Béveziers Essais  
 SM Galatée, Ouessant D : Toulon 27/3 Essais après entretien

**PRISE DE COMMANDEMENT**

Le lundi 28 février, le C.F. Bertin a pris le commandement du sous-marin Gymnote, en remplacement du C.F. Leize, désigné pour le poste de commandant en second du C.I.N. Querqueville. C'est le C.A. Royer, adjoint FOST, qui a fait reconnaître le C.F. Bertin.

**Cols Bleus n° 1751 16 avril 1983****Où sont nos bâtiments**

SM Narval D : Dunkerque 19/4  
 SM Dauphin A : Lorient 17/4 Concours divers  
 SM Psyché D : Lorient 14/4 A : Lorient 17/4 Essais  
 SM Morse D : Lorient 15/4  
 SM Galatée A : Toulon 16/4 Entraînement  
 SM Daphné A : Toulon 9/4  
 SM Ouessant A : Toulon 17/4 Concours divers  
 SM Espadon D : St-Domingue 16/4 Mission Caravelle

**REDOUTABLE MAQUETTE**

Cette maquette au 1/75<sup>e</sup> (1,72 m de long) du SNLE *Le Redoutable* est l'œuvre de M. Lucien Geiger, demeurant 11, rue du Gaschner - 68000 Horbourgwihr. Ce sous-marin miniature plonge et tire des missiles et des torpilles. M. Geiger achève actuellement la maquette du sous-marin allemand U 27 de la Seconde Guerre mondiale au 1/50<sup>e</sup> (1,27 m de long).

*Cols bleus*

**Cols Bleus n° 1752 23 avril 1983****Où sont nos bâtiments**

SM Narval D : Dunkerque 17/4 A : Lorient 21/4  
 SM Morse D : Lorient 23/4 Entraînement  
 SM Junon D : Lorient 22/4 individuel  
 SM Galatée A : Toulon 16/4  
 SM La Praya D : Toulon 17/4 Entraînement individuel  
 SM Espadon A : Port of Spain 5/5 Patrouille

**Prise de commandement****Sur La Flore**

Le C.C. Olivier a pris le commandement du sous-marin Flore. Il remplace le C.C. Dupont. C'est le C.A. Bisson, commandant les sous-marins d'attaque, qui a fait reconnaître le nouveau commandant.

**Cols Bleus n° 1753 30 avril 1983****Où sont nos bâtiments**

SM Morse D : Lorient 23/4  
 SM Psyché D : Lorient 24/4 A : Lorient 30/4 Mise en condition  
 SM La Praya D : Toulon 26/4 A : Palma de Majorque 8/5 Concours cours de commandement de sous-marins  
 SM Galatée D : Toulon 24/4  
 SM Ouessant D Toulon 27/4 Mise en condition PATMAR  
 SM Espadon A : Port of Spain 5/5 Patrouille Thazard

**Dallas en escale**

Le S.N.A. Dallas (photo Pradignac et Léo).

Il ne s'agit pas, bien entendu, du fameux feuilleton télévisé de la Ve chaîne, mais d'un sous-marin nucléaire d'attaque de la Marine américaine. Du 16 au 19 avril, le Dallas a fait une escale de routine à Toulon avec la frégate Capodanno. Le C.F. Rawson, commandant le Dallas et le C.V. Anson, du Capodanno, ont rendu visite au C.A. Soulet, préfet maritime adjoint. Le Dallas, entré en service en 1981, appartient à la classe Los Angeles qui comprendra trente-neuf unités. Il déplace 6 900 t en plongée, file plus de 30 nœuds et mesure 109 mètres de long. L'équipage compte douze officiers et cent quinze officiers marinières et matelots.

Les "Flottes de combat" qualifient ces bâtiments de « meilleurs SNA au monde ». Le Capodanno, entré en service en 1973, fait partie des 40 frégates de la classe Knox ; ces bâtiments de 3 877 - t filent 27 nœuds. L'équipage comprend vingt-deux officiers et deux cent soixante-et-un hommes.

**Attribution de commandements****SOUS-MARINS**

Capitaines de corvette  
 TUFFAL Psyché ;  
 DE MAISTRE La Praya ;  
 ALLEGRET Morse ;  
 DECHAVANNE Galatée ;  
 BARBIER Espadon ;  
 DE MALEZIEUX DU HAMEL Junon

**Cols Bleus n° 1754 07 mai 1983****Où sont nos bâtiments**

SM Morse A : Cadix 11/5 Exercice « Locked gate »  
 SM Psyché D : Lorient 1/5 Mise en condition  
 SM Narval Patrouille  
 SM La Praya, Galatée D : Palma de Majorque Cours de commandement de sous-marins

**Escale de l'Espadon**

Foulards et madras, rhum et canne à sucre, hibiscus et anthurium, soleil et plages, des images colorées et des souvenirs pour l'Espadon, venu passer trois semaines à Fort-de-France pour entretien. Le 15 mars, au terme d'une navigation de trois semaines — avec une brève escale de huit heures aux Açores, à Ponta Delgada — nous trouvons la baie de Fort-de-France envahie de nombreux voiliers et goélettes. Le port est actif et de grands paquebots déversent sur l'immense place de la Savane leurs flots joyeux de touristes bariolés. La Garonne nous attend au « quai aux huiles » ainsi qu'une équipe de huit mécaniciens et électriciens venus de Lorient pour assurer « le soutien ». L'Espadon s'amarré à couple de la Garonne ; à bord le travail est rude mais laisse de temps à autre le temps de découvrir la perle des Antilles. La côte est très découpée et partout autour de l'île, « la lèche hystérique de la mer » (A. Césaire) balaie une grande diversité de plages tapies au fond des anses et des baies. Adieu foulards, adieu madras... Après trois semaines de chaleur et d'enchantement, il nous faut regagner la mer jolie, en route vers Saint-Domingue, Trinidad mais aussi vers de nombreuses activités sous-marines dans le théâtre caraïbe.

Extrait d'un texte du médecin Perchoc

**Cols Bleus n° 1755 14 mai 1983****Où sont nos bâtiments**

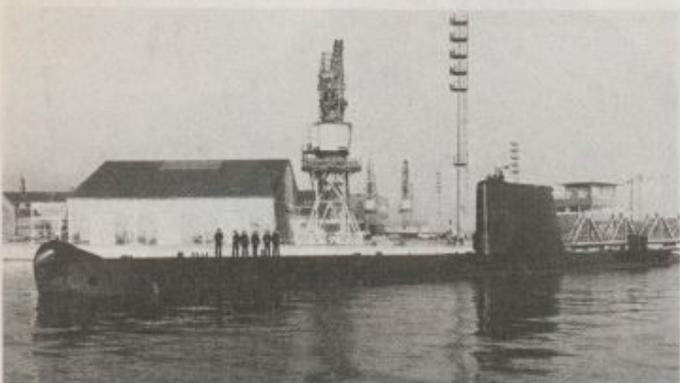
SM La Praya, Galatée D : Palma de Majorque 9/5 A : Toulon 13/5 Cours de commandement de sous-marins

**Un Spadefish dans la rade**

Le sous-marin nucléaire d'attaque Spadefish, de la Marine des Etats-Unis, a fait escale à Brest du 22 au 28 avril. Ce bâtiment, qui déplace 4 640 tonnes, est armé par 107 hommes.

L'équipage de L'Indomptable était amateloté au S.N.A. américain. Un grand nombre de sous-marinières français ont pu s'intéresser à ce beau sous-marin et comparer son confort et son habitabilité avec ceux de L'Indomptable

(beaucoup plus gros) ou du Rubis (plus petit).

**Cols Bleus n° 1755 14 mai 1983 (suite)****Escale  
du Narval**

Le temps est radieux lorsque le sous-marin *Narval* accoste au quai de départ du port autonome de Dunkerque le matin du 15 avril. Cette escale de trois jours est prévue à l'occasion de l'assemblée générale de l'amicale des anciens sous-mariniers de Dunkerque.

Vendredi, à 18 h 30, a lieu une cérémonie au monument aux morts avec dépôt de gerbes et remise de décorations. Le C.C. Janssen, commandant du *Narval*, remet la croix du combattant et la croix du combattant volontaire de la Résistance à deux anciens sous-mariniers de l'amicale. Après quoi les amicalistes et une délégation du *Narval* assistent à une réception donnée dans les salons de l'hôtel de ville de Dunkerque.

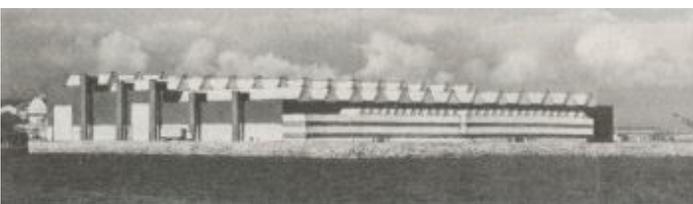
Le samedi midi, à l'issue de leur assemblée générale, les anciens sous-mariniers invitent à un déjeuner familial le commandant et des représentants du sous-marin ; le soir, une réception est donnée à bord en l'honneur des personnalités civiles et militaires.

Le dimanche matin, une émouvante cérémonie a lieu au cimetière militaire du fort des Dunes, à l'est de Dunkerque, sur la commune de Leffrinckoucke, pour rendre hommage au général Janssen tombé au cours des combats de Dunkerque le 2 juin 1940.

Le C.C. Janssen, commandant le *Narval*, entouré de sa famille et d'une nombreuse assistance, se recueille devant la tombe de son grand-père ; une réception est ensuite donnée à la mairie de Leffrinckoucke.

Le sous-marin a été visité tout au long de l'escale par de nombreux membres d'associations d'anciens marins. Après ces chaleureuses retrouvailles entre sous-mariniers d'hier et d'aujourd'hui, le *Narval* appareille pour la suite de sa mission.

La ville de Dunkerque, très attachée à la Marine nationale, a été heureuse d'accueillir le *Narval* à l'occasion d'une de ses dernières escales, son retrait du service actif étant prévu en juin prochain. Tous à bord ont emporté le meilleur souvenir de la cité Jean Bart.

**Du nouveau pour la construction des sous - marins**

La modernisation du secteur « Cales » a pris un tour spectaculaire avec la réception par les Travaux maritimes du nouveau terre-plein de cinq hectares gagné sur la mer en petite rade. Neuf mois auront suffi pour réaliser ce remblai grâce auquel l'arsenal des sous-marins pourra s'étendre sans toucher à ses limites terrestres. Le coût doit s'élever à quelque 32 millions de

**Cols Bleus n° 1755 14 mai 1983 (suite)**

francs. Les travaux en cours sur l'épave du *Soleil Royal* ont contraint la Marine à réserver une zone de 300 m<sup>2</sup> aux plongeurs. Il faut en effet prospector l'endroit où demeurent encore quelques débris du grand vaisseau coulé pendant la bataille de la Hougue. Mais cela n'empêchera pas le démarrage, à la fin de l'année, du futur « atelier coque », un bâtiment de plusieurs hectares, avant la réalisation de la nef de construction du septième S.N.L.E., qui sera mis en chantier en 1988. En décidant d'inscrire ce nouveau type de sous-marin stratégique dans la loi de programmation 1984-1988, le Conseil des ministres a en effet donné son feu vert à l'arsenal de Cherbourg, qui consacrera un important budget — plus d'un milliard de francs — à ses nouvelles infrastructures.

R. Moirand

**Cols Bleus n° 1756 21 mai 1983****Où sont nos bâtiments**

SM Ouessant D : Toulon 13/5 Exercice « Distant Drum »  
SM Béveziers D : Toulon 15/5 A : Toulon 21/5 Essais  
SM Espadon D : Fort-de-France 21/5 A : La Horta 1/6

**Cols Bleus n° 1757 28 mai 1983****TELEX  
du Morse**

Après avoir harcelé toute une « armada » durant l'exercice « Locked Gate », le Morse a joui du repos sous le soleil de Cadix. Chacun a pu déambuler dans les rues étroites ornées de fleurs et les jardins parfumés de la doyenne des cités occidentales. Les gastronomes ont apprécié la cuisine andalouse accompagnée de fino xérès et plus particulièrement le « gazpacho » et la « linguado de esteros » qui ont une saveur unique. Beaucoup regrettent la brièveté de ce séjour qu'ils prolongent en écoutant des cassettes de « Algerias » et de « tanguerillos »

**Où sont nos bâtiments**

SM Narval D : Brême 30/5  
SM Dauphin D : Lorient 28/5 Entraînement individuel  
SM Junon D : Bayonne 23/5 A : Lorient 27/5 Entraînement individuel  
SM Vénus D : Lorient 26/5 Mise en condition  
SM Béveziers D : Toulon 22/5 A : Toulon 28/5 Concours Centre d'entraînement de la Flotte  
SM Agosta D : Toulon 28/5 Entraînement individuel  
SM Espadon A : La Horta 1/6

**Cols Bleus n° 1758 04 juin 1983****Où sont nos bâtiments**

SM Narval D : Brême 29/5 A : Lorient 2/6  
SM Espadon D : La Horta 1/6 A : Lorient 6/6  
SM Dauphin D : Lorient 4/6 Transit vers exercice « Océan Safari »  
SM Vénus A : Lorient 4/6 Mise en condition  
SM Requin D : Sousse 8/6  
SM Ouessant D : Patras 29/5 A : Toulon 3/6 Patrouille  
SM Béveziers D : Toulon 29/5 Essais ,  
SM Agosta Entraînement individuel

**Le semi-marathon de L'Inflexible**

Disputé sur vingt-deux kilomètres entre le champ de tir de Biville et Brécourt, dans la banlieue de Cherbourg, le semi-marathon organisé par le sous-marin L'Inflexible a réuni cent dix participants, représentant une quinzaine d'unités de la 1<sup>re</sup> Région

**Cols Bleus n° 1758 04 juin 1983 (suite)**

maritime. Le départ de l'épreuve a été donné par le C.F. Mé-tayer, commandant du SNLE, qui devait du reste présider le lendemain la cérémonie de remise des prix à la caserne Blaison, en présence des autorités.

Dès les premiers kilomètres, le futur vainqueur, un gendarme de la compagnie de Saint-Lô, Caillon, s'est chargé de faire éclater le peloton qui s'est peu à peu étiré sur plusieurs centaines de mètres. Mais les écarts à l'arrivée étaient tout de même assez faibles, compte tenu de la cadence soutenue par les hommes de tête. Caillon terminait finalement son parcours avec un peu plus d'une minute d'avance sur Giraud, L'Inflexible, précédant dans l'ordre Lanleau, de la même unité, Girard, CIN-Querqueville, et Prolongeau, troisième homme de l'équipe du sous-marin qui enlevait bien entendu l'épreuve par équipes. Signalons également la victoire de Picard, du Centre-ville Blaison, en catégorie vétérans, du sous-lieutenant Giry, EAMEA, en catégorie officiers, de Mlle Maucuer, Ecole d'administration de la Marine, chez les femmes, et de Boutin, marins-pompier, chez les moins de vingt ans. Le prix de la combativité a été attribué à Mme Hannot (E.A.M.).

**Cols Bleus n° 1759 11 juin 1983****TELEX de l'Ouessant**

« Messieurs, au poste de combat » — Ces mots, rituels à bord de l'Ouessant, retentissaient d'une signification spéciale le 30 mai en fin d'après-midi. Prononcés devant plusieurs dizaines de spectateurs grecs, ils mettaient un terme à l'excellente escale que l'Ouessant venait de faire à Patras (la première depuis sa sortie d'IPER). Accostée le 27 mai au matin au quai Hagios Nikolaos, en pleine ville, à deux pas de la place où les Grecs se retrouvent chaque soir pour flâner, la silhouette inhabituelle de l'Ouessant a éveillé pendant quatre journées l'intérêt de la souriante population locale et des touristes déjà nombreux. Après une première journée évidemment consacrée aux activités officielles, les autres le furent à la découverte, trop rapide hélas, des merveilles de cette partie de la Grèce : quelques-uns allèrent à Delphes, dans ce majestueux site apollonien que domine le mont Parnasse — c'est là, selon la mythologie, qu'Apollon, après s'être débarrassé du serpent Pytho et de sa maîtresse Gé (ou Gaïa : la Terre) s'empara de l'oracle et fit connaître aux hommes sa volonté inflexible. On y voit encore six énormes colonnes, vestiges du temple, et parmi les ruines certains monuments partiellement reconstitués, le théâtre bien conservé et le stade au pied des roches phœdiades où se déroulaient les jeux pythiques — en contrebas s'étend le sanctuaire de la déesse Athéna Pronoia, protectrice du lieu, et l'énigmatique et superbe « Tholos ». Beaucoup allèrent à Olympie, berceau des jeux, et sanctuaire de Zeus, dieu des dieux. L'extrême douceur du lieu rappelle difficilement les âpres compétitions qui décidaient de la fortune des athlètes et de l'influence de leur cité. D'autres se contentèrent d'un agréable séjour animé au Club Méditerranée, où ils ont fait l'ouverture... et s'en souviendront, mais peu firent la fine bouche devant les salades grecques, moussakas et autres curiosités gastronomiques. Un dernier souhait de Mme le consul de France à Patras, qui suscita l'admiration par son agilité à se faufiler hors du massif, et l'Ouessant quitte à regret ce havre bienfaisant, ob-

**Cols Bleus n° 1759 11 juin 1983 (suite)**

servé par une foule imposante et avide de spectacle.

**de l'Espadon**

HORTA est une escale idéale pour les voiliers rentrant des Antilles. Aux deux-tiers de leur navigation vers la métropole, ils sont aidés par vents et courants favorables. L'Espadon ne s'y est pas trompé, malgré les grains qui balayaient l'île de Faial ce matin du 1er juin, car, après la visite à bord du consul, le soleil a illuminé les maisons multicolores du port. Cette très courte escale a permis à l'équipage de se détendre tout au long des trottoirs de lave décorés d'arabesques de cailloux blancs. Et M. le consul nous a très gentiment montré son « talent de bien faire » comme le rappelle sur le port, la stèle d'Henri le Navigateur, dont c'était la devise..

**Où sont nos bâtiments**

SM Psyché, Dauphin D : Lorient 5/6  
SM Vénus D : Lorient 9/6  
SM Morse A : Lorient 8/6 Patrouille  
SM Junon D : Lorient 9/6 A : Lorient 11/6 Essais  
SM Requin. D : Sousse 7/6 A : Toulon 13/6 Patrouille  
SM Agosta D : Toulon 6/6 A : Toulon 11/6 Concours Centre d'entraînement de la Flotte

**Football en sous-marin**

Le jeudi 19 mai, l'équipe de football du Racing-club de Toulon a visité le sous-marin La Praya. Les valeureux joueurs y ont sans doute trouvé verve et inspiration car leur brillante victoire remportée le lendemain à Grenoble leur permet de se hisser en 1re Division.

**Cols Bleus n° 1760 18 juin 1983****TELEX du Requin**

Le 4 juin, sous un ciel sans nuages, le sous-marin Requin venait s'accoster dans le port de commerce de Sousse. Tout au long de cette escale de quatre jours, l'équipage a eu le loisir de découvrir cette attachante cité du littoral tunisien qui est l'une des plus dynamiques de la Tunisie avec Tunis et Sfax. Des excursions ont permis à l'équipage de découvrir Kairouan, haut lieu de l'Islam africain, la forteresse de Hammamet, ainsi que les souks de Nabeul.

**Où sont nos bâtiments**

SM Vénus, Psyché A : Lorient 18/6  
SM Dauphin A : Plymouth 20/6  
SM Junon D : Lorient 12/6 A : Lorient 15/6 Entraînement individuel  
SM Daphné D : Porto Ferrario 21 /6  
SM Flore D : Toulon 13/6 A : Lorient 23/6  
SM Béveziers D : Toulon 13/6 Essais  
SM Agosta D : Toulon 12/6 A : Toulon 17/6 Concours Centre d'entraînement de la Flotte

**Une opération qui ne manque pas d'erre...**

Dernièrement a eu lieu en rade de Brest l'opération de relève rapide sur rade d'un SNLE baptisée « Opération R.R.R. ». Il s'agissait d'évaluer notre capacité à exécuter une relève rapide d'un sous-marin nucléaire lanceur d'engins sur rade foraine à partir d'un bâtiment porte-hélicoptères sans utiliser le soutien habituel de l'île Longue. Pour les non initiés, cette relève comprend le changement de l'équipage et la remise à niveau en vivres et rechanges pour une patrouille opérationnelle standard ; le S.N.L.E doit être prêt à appareiller dans les délais les plus brefs. La rade de Brest avait été choisie pour cette première opération. Elle a nécessité les concours du B.S.L. Rhône et de la flottille 34 F. Le matin, le Rhône, qui avait embarqué les

**Cols Bleus n° 1760 18 juin 1983 (suite)**

jours précédents à Lorient l'équipage prenant et les matériels nécessaires, prenait un coffre en baie de Roscanvel. Peu après le S.N.L.E. le rejoignait. L'opération commençait rapidement ; le temps était couvert mais il ne pleuvait pas et une petite brise de noroît formait un clapotis tout à fait correct pour la circulation des embarcations et les hélisations des Lynx. Les séquences d'hélicoptère des vivres, les mouvements de matériels et des personnels se succédaient au rythme des relèves de quart et des repas. En début de soirée, les vingt tonnes de vivres et les douze tonnes de matériels étaient à bord du sous-marin. A la nuit, le S.N.L.E. était prêt à appareiller avec un nouvel équipage pour une patrouille normale.



C.C. BRUEL

**Cols Bleus n° 1761 25 juin 1983****Où sont nos bâtiments**

SM Dauphin D : Plymouth 22/6 A : Lorient 24/6  
 SM Vénus D : Lorient A : Saint-Malo 27/6 Concours divers  
 SM Rubis A : Toulon 25/6 Evaluation opérationnelle  
 SM Requin Concours C.E.P.S.M.  
 SM Daphné D : Portoferraio 20/6 A : Toulon 22/6  
 SM Béziers D : Toulon 19/6 A : Toulon 25/6 Essais  
 SM Agosta Patrouille  
 SM Flore D : Leixoes 27/6 Transit vers l'Atlantique

**Cols Bleus n° 1762 09 juillet 1983****Où sont nos bâtiments**

SM Junon D : Bruges 8/7 A : Rosyth 11/7  
 SM Espadon D : Lorient 5/7 A : Lorient 8/7 Essais après interruption pour entretien  
 SM Flore D : Lorient 4/7 A : Lorient 8/7 Concours aéro  
 SM Rubis Entraînement  
 SM Agosta A : Toulon 7/7  
 SM Requin Concours CEPSPM  
 SM La Praya, Ouessant Toulon D : 7/7 Essais après entretien

**Sous-mariniers en visite**

Le V.A. White, de la Marine des Etats-Unis, commandant les sous-marins de l'Atlantique, a rendu visite au V.A.E. Orosco, commandant en chef en Méditerranée. Il était accompagné notamment du V.A.E. Bonne-

maison, commandant la Force océanique stratégique, et du C.A. Bisson, commandant les sous-marins d'attaque.

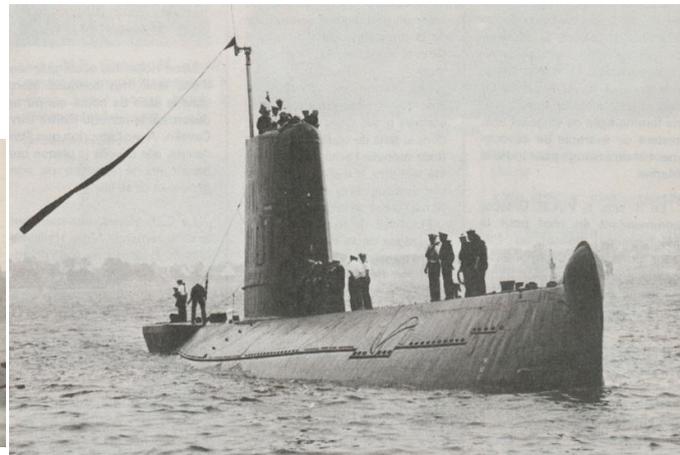
Une visite a eu lieu à bord du Rubis.

**C'était un jeune homme de 27 ans**

Premier sous-marin conçu après la Deuxième Guerre mondiale — en tenant compte des enseignements de ce conflit — le Narval a été, pour toute une génération de sous-mariniers, le symbole de la renaissance des forces sous-marines françaises. Son désarmement, qui survient quelques mois après l'admission au service actif du SNA Rubis, ne pouvait passer inaperçu aussi

**Cols Bleus n° 1762 09 juillet 1983 (suite)**

ALSOUMATT et le commandant du Narval avaient-ils invité à la dernière plongée les seize anciens commandants ainsi que quatre ingénieurs de l'Armement associés de très près à sa conception et à sa réalisation (I.G.A. Dupont de Dinechin, Le Gris, Talbottier et l'ICGM (R) Boug). Conçu dans l'esprit en 1949, soudé dans l'acier en 1951, lancé en 1954, le Narval est né officiellement le 1er décembre 1957 « bon pour le service ».



En 1983, c'était encore un jeune homme qui allait sur ses 27 ans et avait fière allure. Son physique était magnifique à en faire rougir ses petites amies, les Daphné. Un remodelage, en 1969, avait affiné sa silhouette et on en avait profité pour lui modifier quelques artères et autres nerfs moteurs.

Ce vrai marin, heureux dans toutes les mers, trouvait sa plus grande joie en s'ébattant des heures durant, tantôt à l'affût de proies plus grosses que lui, tantôt à l'écoute de tout ce qui passait à portée de ses grandes oreilles. Il passa ainsi 31 285 heures sous l'eau — soit plus de trois ans et demi — couvrant de ses longues jambes 334 000 milles. Chacun veillant jalousement sur sa santé, il se portait à merveille pour la grande fierté de ses pères successifs.

Sa grande famille l'adorait, lui le frère aîné d'une série de six. Pourtant ses parents eurent beau faire, il fut atteint par la terrible maladie, le retrait du service actif, et terrassé dans la fleur de l'âge.

Dernier hommage à un enfant chéri, on l'envoya exécuter une dernière patrouille opérationnelle dans les eaux froides ; jusqu'au bout fidèle à sa devise « droit au but », il fit sa mission sans faillir, en revenant au port frais et dispos après cinq semaines de mer.

Pour s'aider à partir — et afin de remonter dans le temps — il fit appel à ses seize anciens commandants ; le 7 juin il a accueilli treize d'entre eux pour son ultime plongée.

On ne sait qui fut le plus ému, de ces vétérans ou du Narval ; il a revécu avec eux des moments qu'aucune archive ne retrace mais que seuls les cœurs et les mémoires peuvent évoquer. L'Escadrille des sous-marins de l'Atlantique lui a fait une cérémonie très digne.

Et, tandis que battait au vent la flamme de guerre de 27 mètres — un mètre par année de service — on pouvait entendre, fredonnée dans le soleil couchant, ces paroles d'une vieille chanson de la Baille « Une fois encore c'est l'appareillage pour le long voyage au dernier corps-mort »

Le dernier commandant d'un sous-marin heureux

**Prise de commandement**

Le C.A. Royer, adjoint à l'amiral commandant les forces sous-marines et la Force océanique stratégique, a fait reconnaître le 14 juin le C.F. Faugère comme commandant du C.T.M. Rosnay. Celui-ci succède au C.F. Banquy. Puis le C.A. Royer et le C.F. Banquy ont procédé à une remise de décorations en présence de MM. Dufeigneux, préfet de l'Indre, Renault, député, des généraux Roth Le Gentil et Bienfait, commandants la 138 D.M.T. et l'ESMAT, de MM. Chanteguet, maire du Blanc, Jeanneau, maire de Rosnay, et de nombreuses personnalités locales.

**Cols Bleus n° 1763 23 juillet 1983****Départ du C.A. Royer**

Le C.A. Royer, adjoint pour la FOST à l'Amiral Commandant les Forces sous-marines, a fait ses adieux à la Marine le 20 juin dernier.

**Départ de la Flore**

Le sous-marin Flore a quitté récemment Toulon pour gagner Lorient où il doit subir un grand carénage qui se prolongera jusqu'en 1984. La Flore, commandée par le C.C. Olivier, a été saluée par de nombreux officiers. La musique des équipages de la Flotte a joué tandis que le sous-marin gagnait la passe. Le C.V. Orsini, commandant l'Escadrille des sous-marins de la Méditerranée, a appareillé avec la Flore, puis il a regagné Toulon par hélicoptère.

**BASTIA**

Le sous-marin Casabianca dans le port d'Algier (collection Yves Onnée).

L'amicale des anciens marins et marins anciens combattants de Bastia et du Cap a tenu son assemblée générale le 29 avril. Soixante-quatorze amicalistes étaient présents ou représentés. M. Esposito, président de l'amicale, fit observer une minute de silence à la mémoire des disparus. Il remercia M. Bottella Gambetta, adm. des Aff. mar., chef du quartier de Bastia, d'avoir accepté la présidence d'honneur de l'assemblée. M. Piétri, secrétaire, fit part du désir de la FAMMAC d'avoir un délégué dans chacun des départements corsés.

A l'unanimité, sur proposition du bureau et de l'amicale des anciens marins de Corte, M. René Meunier, secrétaire adjoint de l'amicale de Bastia, est élu délégué départemental de la FAMMAC pour la Haute Corse. MM. Meunier et Angéli — trésorier adjoint — présentèrent les

**Cols Bleus n° 1763 23 juillet 1983 (suite)**

rapports moral et financier. L'ordre du jour comportant le renouvellement du tiers des administrateurs, MM. Torrenti, Meunier, Angeli et Limongi, furent réélus à l'unanimité et M. Martinez fut élu en remplacement de M. Caffarel.

L'adm. des Aff. mar. Bottella Gambetta informa l'assistance du programme qu'il compte établir, avec le concours de l'amicale, à l'occasion de l'escale à Bastia du sous-marin britannique HMS Oberon. M. Esposito demanda aux amicalistes d'assister nombreux aux cérémonies qui se dérouleront à Bastia à l'occasion de la commémoration de l'anniversaire de la libération de la Corse, auxquelles participera le V.A.E. Lasserre, président de la FAMMAC, ancien commandant en second du sous-marin Casabianca.

**Où sont nos bâtiments****Cols Bleus n° 1764 30 juillet 1983**

SM Diane D : Lorient 27/7 A : Lorient 30/7 Concours escadre

**La force océanique stratégique à l'honneur**

Le 12 juillet, M. Charles Hernu, ministre de la Défense, s'est rendu à l'île Longue pour la remise de la première ogive nucléaire du missile M4 à la Marine nationale. Le Ministre a été accueilli à son arrivée à l'île Longue par le V.A.E. Bonnemaison, commandant la Force nucléaire stratégique. Accompagné du général Lacaze, chef d'état-major des Armées, de l'I.G.A. Blanc, délégué général pour l'Armement et de l'amiral Leenhardt, chef d'état-major de la Marine, le Ministre a présidé une cérémonie militaire au cours de laquelle ont été décorés de nombreux ingénieurs du C.E.A., ingénieurs de l'Armement ainsi que plusieurs officiers et membres des équipages des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (S.N.LE.). Au cours de la visite des installations, M. Charles Hernu a déclaré : « Cet événement constitue une étape majeure dans l'effort entrepris par la France pour moderniser sa force océanique stratégique ». Le Ministre a souligné « l'audace du pari fait il y a une dizaine d'années de réaliser une tête nucléaire assez puissante et assez petite pour permettre à la France d'accéder à la technologie des missiles à têtes multiples. Ce pari a été tenu au-delà des espérances ». « Le deuxième lot de missiles M4, a précisé M. Hernu, recevra des têtes nucléaires plus légères encore que celle qui vient d'être remise aux armées. »

**Cols Bleus n° 1765 13 août 1983****Où sont nos bâtiments**

SM Morse D : Lorient 10/8 Patrouille

SM Dauphin D : Lorient 9/8 A : Lorient 13/8 Entraînement individuel

**Cols Bleus n° 1765 13 aout 1983 (suite)****Une rencontre historique**

Le Rubis et le Saphir

Le 20 juillet, pour la première fois dans l'histoire de la Marine nationale, deux sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) français se sont retrouvés en escale ensemble. Le S.N.A. Rubis, commandé par le C.F. Caron, a fait une escale à Brest à l'occasion d'une période

d'exercices en Atlantique alors que le S.N.A. Saphir, commandé par le C.F. Roy, entreprend une série d'essais en mer profonde avant son admission prochaine au service actif. Pour une journée, Brest fut incontestablement le centre des sous-marins nucléaires français, S.N.L.E. ou S.N.A.

**LANVOLLON**

Le 1<sup>er</sup> mai, les anciens marins de Lanvollon ont fait leur sortie annuelle à Lorient. Le C.F. Steunou, nouveau président des anciens marins de Lanvollon, alité, n'accompagnait pas les participants, ce qu'ils regrettèrent tous. Un arrêt au cimetière d'Auray leur permit de rendre hommage aux disparus



Le sous-marin Dauphin à Lorient.

de l'Emmanuel Delmas et du François Vieljeux. A midi, ils déjeuneront à Kervignac. L'après-midi, ils furent reçus à la base des sous-marins de Lorient pour une visite autorisée par le C.V. Noury, commandant la base. Après un exposé retraçant l'origine et la construction de la base par les Allemands durant la dernière guerre, ils montèrent à bord des sous-marins Junon et Dauphin. Le retour se fit dans la joie et chacun rentra satisfait d'avoir passé une agréable journée. Les anciens marins remercient le président Steunou et le vice-président Macé pour l'organisation de cette sortie.

**Cols Bleus n° 1766 27 aout 1983****Où sont nos bâtiments**

SM Psyché D : Concarneau 21/8 A : Lorient 27/8 Entraînement individuel

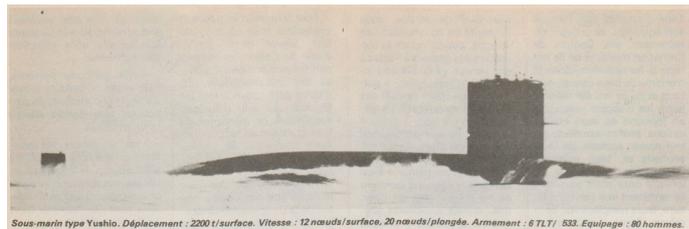
SM Espadon D : Lorient 25/8 Entraînement

SM Dauphin D : Lorient 22/8 A : Lorient 25/8 Entraînement de groupe

SM Ouessant D : Carthagène 29/8 Patrouille

SM La Praya D : Toulon 21/8 A : Toulon 27/8 Mise en condition

SM Requin Entraînement individuel

**Escales**Les deux frégates italiennes *Maestrale* et *Grecale* ont fait escale à Toulon à la fin de juillet de même que le SNA américain *U.S.S. Grayling*.**Cols Bleus n° 1767 03 septembre 1983****LA MARINE JAPONAISE**

Sous-marin type Yushio. Déplacement : 2200 t/surface. Vitesse : 12 nœuds/surface, 20 nœuds/plongée. Armement : 6 TLT/ 533. Equipage : 80 hommes.

....

Force d'auto-défense maritime

C'est, en fait, la Marine de guerre, alors que l'Agence de Sécurité maritime s'apparente beaucoup plus à l'U.S. Coast Guard ou à la Garde-côte canadienne.

...

**LA FLOTTE**

Elle comprend :

- 14 sous-marins d'attaque de 1650 à 2200 tonnes types Harashio (3), Uzushio (7) et Yushio (4) ;
- 4 gros destroyers porte-hélicoptères ; le Shirane et le Kurama de 5200 t. ; le Haruna et le Hiei de 4700t. qui sont en fait de véritables petits croiseurs anti-sous-marins ;
- 4 destroyers lance-missiles surface-air : Tachikaze, Asakaze et Sawakaze de 3850 t. plus l'Amatsukaze de 3050t. Ces bâtiments sont dotés du système SM-1 MR américain ;
- 3 destroyers de 2950 t. type Hatsuyuki à vocation prioritaire anti-surface (8 missiles anti-navire Harpoon) ;
- 4 destroyers de 1700 à 3200 t. classes Takatsuki (4), Yamagumo (6) ; Minegumo (3), Akizuki (2), Murasame (3) et Ayanami (3) ;
- 17 frégates de 1200 à 1500 t. classes Yubari (1), Ishikari (1), Chikugo (11), Isuzu (4) ;
- 14 patrouilleurs ;
- 2 mouilleurs de mines ;
- 34 dragueurs et chasseurs de mines ;
- 1 navire-école, le Katori ;
- 8 navires amphibies types LST et LSU

**Programme naval**

Le budget de la Marine, pour l'exercice 1983 (1/4/83 au 31 /3/84) se monte à environ 654 millions de yens (100 yens = 3 F). Il est supérieur de 8,5 % à celui de 1982 et représente 23,7 % du budget de la défense qui lui-même se monte à 27,54 milliards de yens. Il prévoit notamment la construction de :

- 1 grand destroyer antiaérien et anti-navire de 4500 t., second de ce type
- 2 destroyers type Hatsayuki de 2950t.,
- 2 frégates,
- 2 sous-marins de 2200 t

**TELEX de la Psyché**

Cette année la Marine nationale a été représentée à Concarneau pour la fête des filets bleus par le sous-marin Psyché qui est venu s'amarrer le vendredi 19 août au quai des pétroliers sous les yeux de très nombreux touristes (aucun sous-marin n'était venu à Concarneau depuis 1907). Au cours de la journée de samedi, consacrée à la préparation de la fête, de nombreux groupes folkloriques parcouraient déjà la ville aux sons des cornemuses et des bombardes. A l'occasion de la réception à la mairie, le C.V. Noury, commandant l'escadrille des sous-marins de l'Atlantique, a été décoré par le maire de la médaille d'or du sauvetage attribuée pour le sauvetage de l'équipage du thonier-sennear de Concarneau en 1974. La journée de dimanche a débuté par un défilé auquel a participé l'équipage de la Psyché

**Cols Bleus n° 1767 03 septembre 1983 (suite)**

puis se sont succédé présentation de bagads et danses folkloriques. Une réception à bord de la Psyché a permis d'accueillir toutes les autorités locales mais aussi les différentes reines de la fête dont les coiffes n'ont pas eu à souffrir de l'exiguïté des locaux. La fête s'est terminée par un somptueux feu d'artifice tiré des remparts de la ville close. Au cours de cette escale la Psyché a reçu la visite de plus de cinq cents personnes.

**Où sont nos bâtiments**

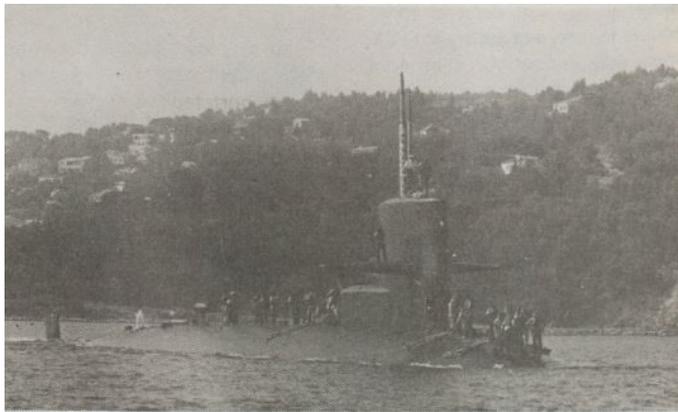
SM Espadon A : Lorient 1/9 Entraînement  
 SM Dauphin D : Lorient 30/8 Patrouille  
 SM Junon A : Lorient 29/8 Entraînement individuel  
 SM Agosta D : Toulon 30/8  
 SM Ouessant, A : Toulon 1/9  
 SM Béveziers; A : Toulon 26/8 Patrouille  
 SM La Praya D : Toulon 28/8 Entraînement

**Le mois des sous-marins**

Les sous-marins étrangers apprécient le port de Toulon. Du 18 au 22 août, le S.N.A. américain Silversides a fait une escale de routine. Ce sous-marin de 4640 tonnes/plongée est entré en service en 1972. Il est armé par 12 officiers et 95 hommes. Il était accompagné du bâtiment de soutien Opportune de 1970 t. équipé pour le sauvetage, le remorquage et les plongées profondes.

Le sous-marin portugais Albacora a séjourné à Toulon du 19 août au 5 septembre. Il appartient au type français Daphné.

Le sous-marin La Praya a un nouveau commandement, le C.C. de Maistre.

**Prise de commandement à l'Escadrille des sous-marins de la Méditerranée**

Le C.A. Bisson, commandant les sous-marins d'attaque, a fait reconnaître le C.V. Guilhem Ducléon comme nouveau commandant de l'Escadrille des sous-marins de la Méditerranée. Le C.V. Guilhem- Ducléon succède au C.V. Orsini.

**Cols Bleus n° 1767 03 septembre 1983 (suite)****Un ciel et la mer... Sète**

Etrange vision de Sète pour qui arrive du large : la colline et le mince trait de la ville semblent suspendus entre ciel et mer.

Les étroites bandes de sable unissant au continent cette ancienne île arrachée à la Méditerranée, sont en effet effacées par l'éloignement. Invités par la municipalité pour les fêtes du 15 août, l'avis d'Estienne d'Orves et le sous-marin d'attaque La Praya, sont accueillis par la musique des Equipages de la Flotte et par nombre de Sétois et de Sétoises venus sur le quai. Les commandants des deux bâtiments se rendent à l'hôtel de ville, accompagnés par le chef de cabinet du V.A.E. Orosco, préfet maritime de la Troisième Région. Quant aux marins, ils apprécient le charme profond de la ville drôlement campée sur ce site tardivement conquis, déhanchée entre le mont St-Clair et les canaux, la Sète bigarrée des pêcheurs, des commerçants et des touristes.

La foule a vivement apprécié les trois concerts donnés par la musique des Equipages de la Flotte et la visite du d'Estienne d'Orves a attiré plus de cinq mille personnes. Le cadre admirable du Théâtre de la Mer servit de décor au dîner offert par le maire, M. Marchand, et ses conseillers municipaux aux représentants de la Marine nationale ; de même furent très agréables la réception, puis le dîner offert aux membres de l'équipage par la société nautique ; ainsi, des liens cordiaux unissent la population locale à la Marine nationale.

**Cols Bleus n° 1768 10 septembre 1983****Où sont nos bâtiments**

SM Dauphin Patrouille  
 SM Béveziers A : Rhodes 12/9 Patrouille  
 SM Requin D : Port-Vendres 3/9 A : Toulon 7/9 Entraînement  
 SM Agosta D : Ajaccio 12/9  
 SM Daphné D : Toulon 6/9 Concours Aéronautique navale

**Cols Bleus n° 1769 17 septembre 1983****Où sont nos bâtiments**

SM Béveziers D : Rhodes 15/9 Patrouille  
 SM Daphné D : Civita Vecchia 20/9  
 SM Dauphin Patrouille  
 SM Vénus D : Lorient 13/9 A : Lorient 16/9 Entraînement

**Cols Bleus n° 1770 24 septembre 1983****Où sont nos bâtiments**

SM Béveziers Agosta Patrouille  
 SM Daphné D : Civita Vecchia 19/9 A : Toulon 23/9  
 SM Dauphin A : Reykjavik 30/9 Patrouille  
 SM Vénus D : Lorient 18/9 A : Lorient 24/9 Concours divers

**Prise de commandement**

Le V.A.E. Bonnemaison, commandant les Forces sous-marines et la Force océanique stratégique, a fait reconnaître le C.V. Cazenave comme nouveau commandant de la Base opérationnelle et de l'escadrille des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins. Celui-ci succède au C.V. Barnaud, nommé au Centre des hautes études militaires. La cérémonie a eu lieu dans la cour d'honneur du C.S.M. Roland Morillot, en présence du C.V. Miguet, commandant la Base de l'île Longue, du C.V. Herrou, commandant le Centre d'entraînement et d'instruction des SNLE, et des commandants des équipages des SNLE présents. Des délégations de la DCAN du port de Brest, de la Gendarmerie mobile et de la Gendarmerie maritime assistaient à la cérémonie. Le C.V. Cazenave a commandé les sous-marins Eurydice, Morse, Le Redoutable et la Base de l'île Longue.

**Cols Bleus n° 1771 01 octobre 1983****Où sont nos bâtiments**

SM Agosta Patrouille  
 SM Galatée D : Toulon 28/9 A : Port-Saïd 5/10 Transit vers la zone maritime de l'océan Indien  
 SM Béveziers A : Toulon 1/10  
 SM Rubis D : Toulon 25/9 Essais  
 SM Dauphin D : Reykjavik 25/10 Patrouille

**Visite à Brest du V.A.E. Crouzat**

Le V.A.E. Crouzat, préfet maritime de la Première Région maritime, a quitté Cherbourg pendant deux jours pour embarquer sur le S.N.A. Saphir qui poursuit ses essais au large de Brest. En débarquant à Brest il a fait le 13 septembre une visite de courtoisie au préfet maritime de la Deuxième Région.

**En escale**

Deux bâtiments américains ont fait une escale de routine à Toulon du 16 au 23 septembre. La frégate Pharris de 3 900 t, entrée en service en 1974, est du type Knox qui comprend 46 unités et le S.N.A. Sturgeon de 4 640t, entré en service en 1967, est le prototype d'une série de 37 unités.

**Cols Bleus n° 1772 08 octobre 1983****Où sont nos bâtiments**

SM Agosta D : Rhodes 3/10 Patrouille  
 SM Rubis D : Toulon 6/10 Essais  
 SM Galatée D : Port-Saïd 7/10 A : Djibouti 16/10 Transit vers la zone maritime de l'océan Indien  
 SM Morse Entraînement  
 SM Psyché Mise en condition

**Cols Bleus n° 1773 15 octobre 1983****HISTORIQUE DES PROGRAMMES NAVALS FRANÇAIS**

par le capitaine de frégate (R) Guillevin

**1900-1940****1900**

Le premier programme, celui de 1900, est voté par le Parlement et fait l'objet de la loi du 10 décembre 1900. Il fixe ainsi, à l'horizon 1908, les moyens de la Marine : 28 cuirassés, 24 croiseurs cuirassés, 52 à 55 contretorpilleurs, 263 à 268 torpilleurs, 38 sous-marins. Compte tenu des bâtiments en service en 1900 et des prévisions de retrait de service, ce programme doit entraîner la construction de : 6 cuirassés type Patrie, 7 croiseurs-cuirassés type Léon Gambetta, 20 contretorpilleurs type Arquebuse, 112 torpilleurs de défense mobile (les « numérotés »), 26 sous-marins. Un changement de ministre en juin 1902 provoque quelques modifications à la conception initiale dont, en particulier, le ralentissement de la construction des grands bâtiments. Et ce programme sera réalisé, bien entendu année après année, au fil des lois budgétaires annuelles.

**1906**

Le second programme, celui de 1906, est voté par le Parlement en mai 1905. Il fixe le potentiel des moyens de la Marine à l'horizon 1919 : 34 à 36 cuirassés, 18 à 20 croiseurs-cuirassés de 1re classe, 18 croiseurs-cuirassés de 2e classe, 6 éclaireurs, 109 contre-torpilleurs, 170 à 179 torpilleurs divers, 131 à 134 sous-marins dont 49 défensifs et 82 offensifs. Compte tenu des bâtiments existants et des prévisions de retrait de service, ce second programme est à l'origine, en particulier, de la construction de six cuirassés type Danton et quatre cuirassés type Courbet. Chaque année, la loi de Finances en autorise la « tranche ».

**1912**

Le troisième programme, celui de 1912, déposé à l'Assemblée nationale dès 1910, n'est accepté que deux ans plus tard par la loi du 30 mars 1912. L'Entente Cordiale est solide, et, par accord franco-britannique, la Marine nationale doit se concentrer sur la Méditerranée. Ce troisième programme, établi pour répondre à une action éventuelle contre l'Italie et l'Autriche - Hongrie, met donc à jour, à l'horizon 1919-1920, les moyens de la Marine : 28 cuirassés, 10 croiseurs éclaireurs, 52 torpilleurs d'escadre ou destroyers, 10 croiseurs de station lointaine — genre avisos — 94 sous-marins, x petits bâtiments de combat — dragueurs et mouilleurs de mines, torpilleurs, garde-côte... Par rapport au programme de 1906, le nombre d'unités a décréu, mais chaque bâtiment — surtout les torpilleurs et les sous-marins — est plus grand et mieux armé.

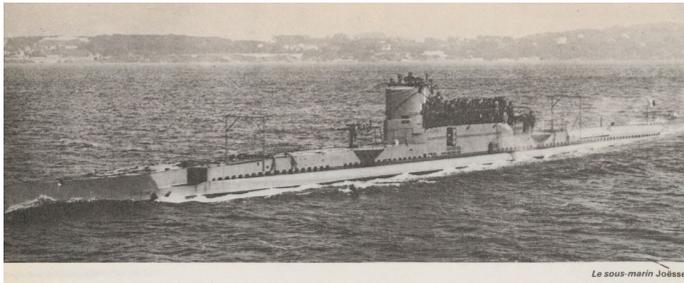
Ce programme de 1912 prévoit les constructions suivantes : 3 cuirassés type Bretagne, tranche 1912 — 5 cuirassés type Normandie, tranche 1913-1914 — 4 cuirassés type Lyon, prévus tranche 1915 — 1 cuirassé type X... — prévu tranche 1917 — 6 croiseurs — 5 contre-torpilleurs — 50 sous-marins.

**1914**

Mais, le 2 août 1914, la Première Guerre mondiale éclate. Très vite les arsenaux de la Marine et les chantiers civils mettent fin aux constructions navales pour fabriquer les obus et les canons nécessaires au front. Puis, en 1916-1917, le péril sous-marin oblige à construire d'urgence des petits bâtiments ASM. Le grand programme naval de 1912 fait donc naufrage, tout au moins en ce qui concerne ses plus beaux fleurons. Les trois cuirassés type Bretagne — Bretagne, Provence, Lorraine — sont toutefois achevés. Le cuirassé Béarn (du type Normandie)

**Cols Bleus n° 1773 15 octobre 1983(suite)**

est le seul de la série à être achevé — en 1927... comme porte-avions ! Ses quatre frères, Normandie, Languedoc, Flandre, Gascogne, bien que lancés, sont envoyés au cimetière en 1920 ! Déjà, et ce ne sera pas la première ni la dernière fois, les caisses sont vides ! Vingt et un sous-marins furent cependant construits : 2 type Dupuy de Lôme - 2 type Joëssel - 2 type M. Callot, P. Chailley - 3 type O'Byrne (réquisition) - 4 type Laplace - 3 type Armide (réquisition) - 3 type Gorgone - 2 type Diane. Certaines de ces unités n'entrent d'ailleurs en service qu'après la fin des hostilités. Comme nous l'avons dit, le péril sous-marin oblige la Marine en 1916-1917 à se doter de navires légers baptisés sloops, canonnières, etc. Finalement, elle acquiert, dans cette catégorie de bâtiments : 8 sloops anglais type Aldebaran - 6 avisos type Aisne - 5 avisos type Ancre - 5 avisos type Dubourdieu - 24 canonnières type Agile - 8 canonnières type Bouffone - 12 torpilleurs japonais type Algérien - 4 torpilleurs argentins type Intrépide (réquisitionnés) - 29 avisos type Amiens.



Le sous-marin Joëssel

**1918**

En 1918, ayant subi de lourdes pertes et réalisé peu de constructions neuves importantes pendant quatre années de guerre, la Marine nationale est dramatiquement réduite. Puisant dans le reliquat des Marines allemande et autrichienne, elle obtient l'accord des Alliés pour incorporer sous son pavillon : 5 croiseurs légers - 10 torpilleurs - 11 sous-marins. Certains de ces bâtiments resteront en service jusqu'en 1935 ! Cependant, nos Alliés se préoccupent surtout d'obtenir un accord international de limitation des armements navals. Ouverte le 12 novembre 1921 à Washington, une conférence de limitation réunissant la Grande-Bretagne, les Etats-Unis, le Japon, la France et l'Italie débouche sur le traité de Washington du 6 février 1922 autorisant les cinq participants à posséder des navires de ligne dans la proportion respective de 5,25/5,25/3,15/1,75/1,75. La France en sort ulcérée d'être mise au niveau de l'Italie. Le traité l'autorise cependant à posséder une Flotte de : 175 000 t de cuirassés - 60 000 t de porte-aéronefs - 330 000 t de bâtiments légers, croiseurs, contretorpilleurs, torpilleurs — 90 000 t de sous-marins - soit 655 000 t de bâtiments de combat. Remarquons tout de suite que, de 1922 à 1940, notre Flotte ne parviendra jamais à atteindre ce tonnage !

**1922**

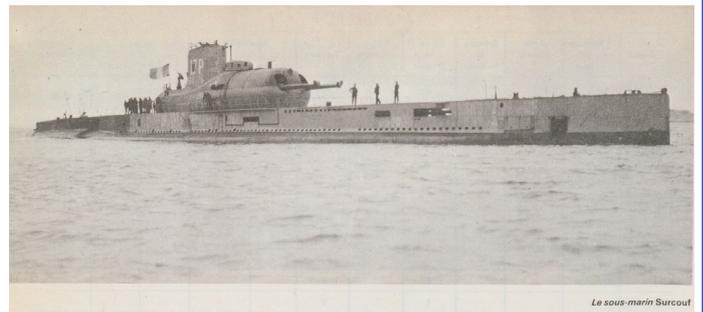
Après le Traité, il faut bien songer à la reconstitution de notre potentiel naval. Dès le 18 avril 1922, une loi autorise la construction de la première tranche de ce qu'on appelle le « statut naval » — nouveau terme pour qualifier le programme. Ce document, présenté au Parlement en 1924, est repoussé car les représentants élus ne veulent pas plus s'engager à long terme qu'au-delà de l'année en cours ! Qu'à cela ne tienne ! L'état-major général de la Marine conserve comme objectif la réalisation du statut, ce qui sera pratiquement fait, au fil des ans, par tranches budgétaires. Le tableau 1 dresse le bilan numérique des constructions ainsi réalisées.

**1939**

Le 3 septembre 1939, la Marine nationale aligne une force puissante : 7 cuirassés — dont les 2 Dunkerque tout neufs — 7 croiseurs de 1e classe (10 000 t) - 12 croiseurs de 2e classe - 32 contretorpilleurs - 38 torpilleurs - 77 sous-marins - dont 39 de 1e classe, auxquels s'ajoutaient le vieux Béarn et le Commandant Teste — tous deux transports d'aviation — une flottille d'avisos et une petite flotte de bâtiments auxiliaires — pétroliers, etc. Un éminent expert en matière navale, M. Winston Churchill, dit aux Communes le 8 novembre 1939 : « ... je veux signaler la remarquable contribution de la Marine française qui n'a jamais été depuis bien des générations aussi puissante et aussi efficace... » Mais la Marine nationale a pourtant certaines

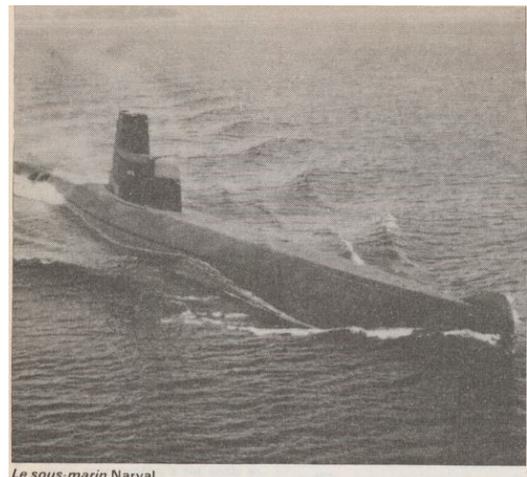
**Cols Bleus n° 1773 15 octobre 1983(suite)**

faiblesses : — Elle n'a pas de porte-avions ; le Béarn, après avoir utilisé de nombreuses générations d'avions embarqués, est déclassé en 1939 comme porte-avions en raison de sa faible vitesse. Son aviation embarquée, qui se couvrira de gloire, est mise à terre dans le nord de la France ! Rappelons le mot de l'amiral japonais Harnada en 1940 : « Une Marine sans ailes appartient au passé » ! Le Commandant Teste est et demeure un transport d'aviation. Les deux porte-avions Joffre et Painlevé, dont la mise en chantier a été décidée tardivement, ne quitteront pas la cale de construction. — La D.C.A. des bâtiments, malgré les 90, 75, 37, 13,2 mm antiaériens, est faible. Pour l'avenir on espère, en mai 1940, une tourelle double de 37 AA automatique — qui n'est encore qu'au stade expérimental sur l'ancien aviso Amiens. — La détection sous-marine ultrasonore, à laquelle le professeur Langevin a consacré d'importants travaux, est restée dans les tiroirs des états-majors. En 1939, nos bâtiments légers — contretorpilleurs, torpilleurs, avisos — n'ont aucun équipement convenable de détection sous-marine. Il nous faut acheter d'urgence des appareils Alpha à la Grande-Bretagne. — Notre flotte sous-marine est forte de 77 unités mais il n'existe aucune doctrine d'emploi. Nos « 1500 tonnes », et même le Surcouf, sont employés à de fastidieuses, sinon dangereuses, escortes de convois en Atlantique Nord !



Le sous-marin Surcouf

La décision de construire la tranche 1938 complémentaire, concrétisée par un décret-loi du 12 avril 1939, semble mettre un terme à tout nouveau programme naval pour quelque temps et la suite paraît assurée ! Pourtant l'entrée en guerre en 1939, les premiers enseignements du conflit et l'obligation de prévoir, vers 1944, le remplacement des bâtiments hors d'âge, vont conduire, de juin 1939 à mai 1940, à la prise d'importantes décisions de mise en chantier de ce qu'il faut appeler un « programme de guerre » : 2 bâtiments de ligne de 40 000 t - 3 croiseurs de 14 800 t - 6 contre-torpilleurs type Mogador agrandis - 24 torpilleurs dont 3 type Le Hardi et 21 achetés aux Etats-Unis (type Woosey) - 6 sous-marins de 1re classe type R. Morillot - 13 sous-marins de 2e classe type Aurore agrandis - 12 avisos de 2e classe - 18 corvettes et 6 chalutiers anti-sous-marins - 6 chasseurs de sous-marins. L'ensemble représente 231 160 tonnes soit environ 30 % de la Flotte réellement en service en 1940. Il va sans dire que les événements de juin 1940 annulent aussitôt toute amorce de réalisation de ce programme (lequel a fait l'objet d'une étude détaillée dans la Revue Maritime en juin et juillet 1969).



Le sous-marin Narval

## Cols Bleus n° 1773 15 octobre 1983(suite)

## Cols Bleus n° 1773 15 octobre 1983(suite)

TABLEAU 1

Années	Bâtiments de ligne	Porte-avions	Croiseurs de 1 <sup>re</sup> classe	Croiseurs de 2 <sup>e</sup> classe	Contre-torpilleurs	Torpilleurs	Sous-marins		Avisos		Accueillies
							1 <sup>re</sup> classe	2 <sup>e</sup> cl. et MM	1 <sup>re</sup> classe	2 <sup>e</sup> classe	
1922		Béarn		3	6	12	6	6			
1923							3	6			
1924			2			6	2				1
1925		Cdt Teste	1	1	3	4	7	+2			
1926			1		3	4	1+5	4+1			1+2
1927			1	1	6		5	4+1	2		
1928								4			
1929			1		6		6	4+1	2		2
1930			1	1	6		6	4+1	2		
1931	Dunkerque			2		6			1		
1932				4	1	5					1
1934	Strasbourg				1		1	1			1
1935	Richelieu Jean Barr					2					3
1936						3		2			4+2
1937				1		6	1	4+1	2	10	1
1938		Joffre Peleleu		1		6	1	4			
1939	Clemenceau Gascogne			1	3	6	2	2+3			4+7
1939 compl.					1	2		4	1		3

N.B. : Mis à part les Richelieu, Jean Barr et quelques sous-marins, avisos et pétroliers, les bâtiments des tranches 1935 à 1939 complémentaires ne peuvent être admis en service en raison des événements de juin 1940.

## 1941-1984

L'historique des programmes navals français de 1941 à 1988 s'articule en trois périodes :

- 1941-1948: La Marine possède des bâtiments d'origines diverses : - cédés par la Grande-Bretagne et les Etats-Unis - ex-ennemis récupérés en métropole ou cédés par la Grande-Bretagne et les Etats-Unis - retrouvés en métropole en construction et achevés (reliquat du programme 1936-1940).
- 1949-1959: la Marine se renforce en incorporant des unités provenant : d'une aide américaine ou britannique destinée à soutenir son effort de guerre en Indochine (achats ou cessions de 1945- 1954) - d'une aide Anglo-américano-canadienne pour son réarmement dans le cadre de l'OTAN - de l'amorce d'un programme naval national lancé en 1949.
- 1960-1988: la Marine s'équipe en fonction des décisions nationales du Gouvernement qui font l'objet de cinq lois de programmation successives.

## 1945

TABLEAU 2

ANNEES	PAE	T	Fr	Co	DE	SM	PC	SC	D	V	Pe
1941				7							
1942		1		2							5
1943			1			1		5			26
1944				5		6	2	32	45	40	8+3
1945						1					5

Lexique : PAE : porte-avions d'escorte - T : torpilleur - Fr : frégate - DE : Destroyer d'escorte - SM : sous-marin - PC : escorteur côtier - SC : chasseur de sous-marin - D : dragueur - V : Vadelette - Pe : pétrolier.

Dès 1941, la Grande-Bretagne, afin de renforcer les moyens des Forces navales françaises libres, et, dès 1943, les Etats-Unis pour accroître ceux de la Marine nationale réunifiée, cèdent des bâtiments. Le bilan de ces cessions est éloquent, comme en témoigne le tableau 2, ci-dessous, établi à la date du 8 mai 1945. Il faut ajouter à ce tableau le prêt, en août 1946, du récent porte-avions Colosses, qui deviendra l'inoubliable Arromanches, berceau de notre Aéronautique navale embarquée ressuscitée ! Dès le 8 mai 1945, en recouvrant enfin la totalité de ses bases en métropole, la Marine dresse le bilan des bâtiments en construction en 1939-1940, encore inachevés mais récupérables. Ainsi, de 1946 à 1953, sont admis au service, en particulier : le croiseur De Grasse - 5 sous-marins type La Créole - 5 avisos type Lapérouse et Bisson - 5 pétroliers types La Charente et La Seine. Parallèlement, elle récupère les navires ex-ennemis retrouvés dans ses ports et utilisables, auxquels s'ajoutent les retrocessions de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis sur leur part de la Kriegsmarine - partagée en trois à Potsdam en juillet 1945. De ces bâtiments ex allemands, la Marine nationale remettra en service sous son pavillon et durablement : 4 contre-torpilleurs type Hoche (ex Z) - 2 torpilleurs type l'Alsacien (ex T) - 6 sous-marins de différents types - une douzaine d'avisos dragueurs (ex M) - 3 tenders d'aviation, qui s'il-

lustreront en Indochine sous les noms de Cdt Giraud, M. le Bihan, P. Goffeney. Le contentieux franco-italien, né des prélèvements navals pratiqués par l'Italie à Toulon après le 27 novembre 1942, est réglé en 1948. De ces bâtiments italiens cédés ne sont finalement remis en service dans notre Flotte que les deux croiseurs légers Châteaurenault et Guichen et l'avisos Francis Garnier - d'où l'ire du ministre français de la Marine de l'époque, qui a beaucoup œuvré pour obtenir la complète satisfaction de nos revendications navales !

Mais, depuis 1945, la France — et bien sûr sa Marine — se heurte au problème indochinois et l'on a un besoin impératif de bâtiments spéciaux aptes aux débarquements et aux opérations fluviales. Par achats français ou cessions d'aide militaire américaine ou britannique de 1945 à 1954, la Marine nationale mettra en service en Indochine (2) : 1 LSD LA Foudre - 11 LST type Laïta - 6 garde-côte type SC - 11 patrouilleurs type Hué et Intrépide - 9 LSSL type Arbalète -11 LSM série L 9011 - 11 LSIL série L 9029 - 19 LCI série L 9040 - 24 LCT série L 9060 - et une quinzaine de LCH/LCG/LCC/LCU/LSU...

(\*) Lexique : LSD : landing ship dock - LST : landing ship tank - LSSL : landing ship supportarge - LSM : landing ship medium - LSIL : landing ship infantry large - LCI : landing craft infantry - LCT : landing craft tank - LCH : landing craft headquarter - LCG : landing craft gun - LCU : landing craft utility - LSU : landing ship utility

Tous ces bâtiments — sauf la Foudre, les LST et divers LCT - sont rétrocédés à l'US Navy en 1955-1956, ou transférés à la demande américaine au Vietnam ou au Cambodge à la même période. Ces bâtiments sont tous des « ex » : américains, anglais, allemands, italiens ou français... ! et très fatigués par un rude service de guerre. Alors, le temps d'un gros effort est venu pour reconstituer un potentiel naval moderne.

## 1959

De 1949 à 1959, le budget français autorise chaque année la Marine à construire une « tranche navale ». Celle-ci a préparé un programme naval 1950, mais le Parlement ne veut pas lui donner force de loi. La Marine le débite en tranches annuelles comme lors de la période 1922-1939 ! Ce programme 1950 tient compte de nos besoins nationaux et de notre contribution à l'OTAN. Il envisage une Flotte de 540 000 tonnes ! La Marine nationale, de 1950 à 1954, reçoit un apport non négligeable de bâtiments au titre des aides alliées (PAM, MDAP, constructions offshore). Le bilan des années 1949-1959 s'établit ainsi (tableau 3) :

TABLEAU 3

Années	Porte-avions	Croiseur	EE	ER	AE	DE	SM	EC	D	Deb	BSL	Pe
1949	N		1	2			2					
1950	N		1	2					1			
1951	N	De Grasse	4								16	
1952	N		6									
1952	A	La Fayette		7							36	
1953	N	Colbert	5	2			2	3	4			
1953	A	Bois Belleau									20	
1954	N	Clemenceau		2			4					
1954	A										5	
1955	N	Foch		3	1		3					
1955	A										14	
1956	N			1		6		3	5		2	1
1956	A										3	
1956 bis N									6+12 V.		6	
1957		La Réunion future J. d'Arc			2		1					2
1958												2
1959												1

Lexique : EE : escorteur d'escadre - ER : escorteur rapide - AE : aviso escorteur - DE : destroyer d'escorte (ex. US) - SM : sous-marin - EC : escorteur côtier - D : dragueur - Deb : bâtiment de débarquement - BSL : bâtiment de soutien logistique - PE : pétrolier.

Nota : N Programme national - A Bâtiments acquis par cession alliée (aide).

## Cols Bleus n° 1773 15 octobre 1983(suite)

Mais les engagements annuels, donc à court terme, ne sont plus possibles avec la volonté, en haut lieu prononcée, de doter la France d'une force nucléaire de dissuasion.

**TABLEAU 4**

Années	SNLE	SM - SNA	PAN	Fr	Co	Av	PATRA	CHM/BAM	TCD	BATRAL	BSL	BAP	PRE
1960-1964	Le Redoutable	3			2		1 (H)		1 (H)		4 (H)	1 (H)	
1965-1970	Le Terrible Le Foudroyant	2			2	1		5	1				
1971-1975	L'Indomptable Le Tonnant	4 + Rubis			1	3	14	4		2			2
1977-1982	L'effleurable	4				8	3	8		2			2
1984-1988	1 (n° 7)	3		1		3 FL25		5	3	4	1		1

□ Entre le vote de la loi initiale et son exécution finale, des modifications peuvent être faites. Le tableau ci-dessus dresse le bilan des constructions effectivement entreprises (d'où par exemple, l'absence de porte-avions, initialement prévus en 1971-1975 puis en 1977-1982).  
 □ En ce qui concerne le LP 84 - 88, les chiffres indiqués sont ceux du Journal Officiel. Les premiers bâtiments ne seront ordonnés qu'en 1984.  
 □ Lesiqes: SNLE: sous-marin nucléaire lanceur d'engins - SM: sous-marins à propulsion diesel - SNA: sous-marin nucléaire d'attaque - PAN: porte-avions à propulsion nucléaire - Fr: frégate - Co: corvette (version ASM ou AA) - PATRA: pétrolier rapide - CHM/BAM: chasseur de mines/bâtiment anti-mine - TCD: transport de chaînes de débarquement - BATRAL: bâtiment de transport léger - BSL: bâtiment de soutien logistique - BAP: bâtiment atelier polyvalent - PRE: pétrolier d'escadre ravitailleur.  
 □ La note (H) dans la loi 1960 - 1964 signifie que le bâtiment est hors loi programmé.

L'année 1960 voit le vote par le parlement de la première loi de programme d'équipement militaire concernant les armées françaises. Celle-ci ne concerne d'ailleurs que les éléments majeurs à construire de 1960 à 1964.

Depuis cette loi, quatre autres ont suivi couvrant respectivement 1965-1970, 1971-1975, 1977-1982 et enfin 1984-1988.

En ce qui concerne la marine, le bilan est le suivant

Si le tableau précédent résume l'évolution actuelle et future et officielle de notre Marine, évoquons, pour conclure, les deux espoirs de l'état-major de la Marine: — Le premier, exprimé par un décret du 29 février 1972, fixe à l'horizon 1985 le nombre de bâtiments souhaitable pour assurer les missions. — Le second, baptisé « Maquette 2000 » et établi vers 1978, ne fait pas l'objet d'un texte officiel (décret ou - loi du Parlement). Voici ce qu'ils contiennent: (en 4e colonne figure l'état numérique actuel de nos forces navales) (tableau 5).

**TABLEAU 5**

Plan bleu 1972	Bâtiments	Maquette 2000	Marine existante 1983
5	SNLE	6	5
20	SM attaque	14	18
2	porte-avions	2	2
2	porte-hélicoptères		1
30	frégates corvettes	19	20
35	avisos	18	23
30	petra	10	21
36	CHM/BAM	40	24
5	PRE	6	3
2	B. atelier	2 + 6 BSL	5
2	TCD	3	2
3	BDC		5
9	batral	6	3

Au terme de cette longue histoire de nos programmes navals, je souhaite citer M. de Talleyrand: « Je n'approuve ni ne désapprouve, je raconte ». L'histoire est ainsi faite, et puisse notre Marine nationale continuer d'assumer au mieux ses missions.



## Cols Bleus n° 1773 15 octobre 1983(suite)



SNLE Le Tonnant

Pour la période 1984-1988, le Gouvernement a proposé une loi de programmation militaire qui ouvre les perspectives sur une planification à long terme en fixant, pour les quatre années à venir, le niveau quantitatif et qualitatif des forces armées. La Marine a fait l'objet d'une partie importante de ce projet de loi et le ministre de la Défense a donné des instructions pour que la programmation militaire puisse être parfaitement connue de tous les citoyens. Pour cela, le Service d'information et de relations publiques des armées prépare la publication, désormais imminente, d'un document très précis illustré de photographies et de schémas dans lequel la situation des armées, leurs missions, leurs axes d'effort, leurs moyens à venir sont examinés dans le contexte de la stratégie de la nation. Cols Bleus rendra compte de ce texte et espère être en mesure d'en communiquer une partie à ses lecteurs.

### Où sont nos bâtiments

SM Rubis Essais  
 SM Agosta Patrouille  
 SM Dauphin Reykjavik  
 SM Psyché Mise en condition  
 SM Morse A : Lorient 13/10 Entraînement  
 SM Galatée D : Port-Said 7/10 A : Djibouti 16/10

### Visite à l'île longue

Le général d'armée Lennart Ljung, commandant en chef des Armées suédoises, s'est rendu à la base de l'île Longue à l'occasion de son voyage officiel dans les armées françaises. Accueilli à son arrivée par le V.A.E. Bonnemaïson, commandant la Force océanique stratégique, le général Ljung a visité le SNLE Le Terrible



## Cols Bleus n° 1775 29 octobre 1983

### Où sont nos bâtiments

SM Ouessant D : Toulon 26/10 A : Toulon 29/10 Entraînement individuel  
 SM Dauphin Patrouille  
 SM Espadon Entraînement individuel  
 SM Morse Mise en condition  
 SM Galatée D : Djibouti 24/10

### Quarante ans après... le CASABIANCA

Plusieurs manifestations ont eu lieu à Ajaccio pour célébrer le quarantième anniversaire de la libération de la Corse. Le nom du sous-marin Casabianca commandé par le C.C. L'Herminier, restera à jamais lié au souvenir de cette libération d'un premier département français.

Le 12 septembre 1943, le Casabianca était arrivé à Ajaccio avec un premier détachement de 109 hommes. Les entasser dans tous les coins du bord avec leur armement, n'avait pas été une mince affaire lors de l'appareillage d'Alger. Le commandant L'Herminier a raconté tout cela et aussi l'entrée ans le port où crépitait la fusillade. C'était la fantasia pour accueillir les marins français en terre corse. Aux cérémonies d'Ajaccio ont participé une délégation de l'escorte d'escadre Casabianca venue de Brest, le sous-marin Daphné de l'Escadrille de la Méditerranée, les représentants de l'Amicale des anciens du Casabianca et des anciens du Bataillon de choc.

**E**N 1942, la guerre sous-marine fait rage en Méditerranée comme en Atlantique. Les sous-marins des belligérants livrent une lutte sans merci aux navires ennemis. Les tonnages coulés sont impressionnants. Quant aux actions du *Casabianca*, basé à Alger, elles auront une véritable portée stratégique puisqu'elles aboutiront, en septembre 1943, à la libération de la Corse par les seules forces françaises, très en avance sur les plans des Alliés.

1942 ; les Alliés ont installé leur état-major à Alger sous l'autorité du général Eisenhower. Le commandement français organise l'emploi de ses moyens réduits, mais efficaces. Après l'occupation de la zone Sud de la France, le général Giraud veut rétablir les ponts avec la Résistance de l'Intérieur. De part et d'autre de la Méditerranée, des hommes et des unités vont s'y employer avec ardeur. Que dit le commandant L'Herminier à Alger en novembre 1942 : « L'inaction

ou la patrouille anodine me paraissent de nature à décevoir sévèrement le personnel qui ne demande qu'à participer de façon effective, à toute opération réputée dangereuse ». Et ainsi le *Casabianca* se voit confier par les Services spéciaux français un emploi opérationnel original. « Il faut établir d'urgence la liaison avec la Corse. Voyez à travers notre Deuxième bureau, l'OSS (1) américain et l'IS (1) anglais ; vous prendrez toutes dispositions que vous jugerez bonnes pour réussir. »



Pour la sécurité du sous-marin et des résistants, la discrétion, le secret absolu doivent entourer ces opérations. La liste des passagers et le fret sont fixés par l'Etat-major français en accord avec le commandant ; l'officier en second, pour le répartir à bord, doit rassembler les inconciliables : sécurité à bord, rapidité des manipulations, confortables hommes et sécurité de la plongée, batterie et munitions. Le Casabianca appareille, chargé à la limite de ses capacités. Fin 1942, le commandant a carte blanche : « Choisissez votre point de débarquement et votre



Extrait du film Casabianca - Embarquement de troupes à Alger.

route. Nous nous en remettons complètement à vous ». Plus tard, en 1943, les résistants soumis à la pression des occupants, désignent les débarquements sur des plages de leur choix, ce qui ne simplifie pas la tâche du sous-marin.

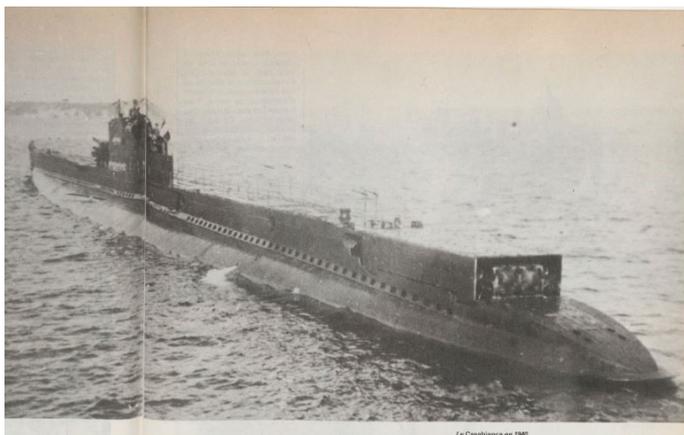
Dans cette mer étroite qu'est la Méditerranée occidentale, un tel bâtiment est exposé aux actions des navires de surface et de l'aviation basée en France et en Sardaigne. Les conditions météo, avec leurs brusques variations, constituent un facteur essentiel. « De nuit nous faisons route en surface pour recharger les batteries et filer jusqu'à 18 nœuds maxi. » Les ultimes consignes, date, heure et lieu du débarquement, sont reçues par radio. Le forçement du blocus est une phase délicate exigeant une navigation précise et une grande discrétion car la surveillance côtière ennemie est active. Or le sous-marin ne possède pas de radar ; il ne peut se fier à un gyrocompas instable mais aux seuls sondeur et périscope. En limitant au strict nécessaire l'observation périscopique, il navigue à l'estime de la sonde sur une carte levée en 1888, dans des eaux parsemées de cailloux et d'aiguilles. « L'approche de la plage est encore plus éprouvante pour les nerfs, car, à la toute petite vitesse à laquelle nous marchons, la moindre erreur sur le courant affecte considérablement l'estime »

(1) OSS - Office of Strategic Command - du colonel, puis général, Donovan. IS Intelligence Service.

Enfin arrivé au point d'attente, le Casabianca est sur le fond. L'équipe de quart assure la veille acoustique et l'équipage prend un peu de repos ; ainsi agit une troupe de contrebandiers au fond d'une grotte froide et humide. Dernier « briefing » : équipes de veille, commando de reconnaissance, armements des pièces, manutentionnaires, boscos, agents secrets, répètent les gestes vitaux, éduquent leurs mains en prévision d'une action dans le noir.

C'est l'heure du coucher de la lune — poste de combat — revenir en surface — identifier un rocher — discerner un croissant de sable et de ressac — distinguer l'éclat d'une lampe torche. « La guerre des nerfs est engagée. » Le commando de reconnaissance pousse vers la plage sur un youyou, un canot breton, une plate ou un doris, mal adaptés au franchissement des rouleaux et à la mise à terre.

Les commandos contrôlent les accès de la plage, rencontrent les partisans... s'ils sont là. Il faut parfois attendre. — « Plage claire, envoyez les agents » ; puis — « Plage claire, envoyez le matériel ». Commence alors à bord du sous-marin la manipulation difficile des colis lourds et encombrants, un travail de forçats... « Le moindre heurt métallique, une simple maladresse peut alerter l'ennemi et causer la perte du bateau » ; les canots vont et viennent. C'est une navette bien rodée jusqu'à l'heure de



Le Casabianca en 1942



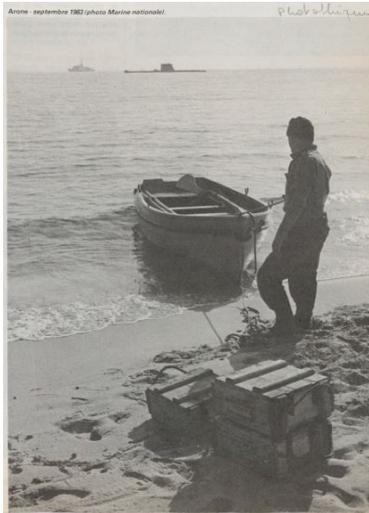
Extrait du film Casabianca - Débarquement de résistants corses

**Cols Bleus n° 1776 05 novembre 1983 (suite)**

ramasser personnel et matériel et de disparaître avant l'aube. Repli, définitif ou temporaire ; il arrive que la livraison de gros chargements dure pendant deux nuits, ou que tous ne puissent embarquer ; alors marins épuisés ou retardés par le gros temps passent dans le maquis une nuit glaciale en attendant la nuit suivante pour tenter de reprendre contact avec le sous-marin. Celui-ci risque d'être découvert par les projecteurs, et accueilli par la mitraille.

Variante prévue, il conviendrait en ce cas, de dégager en hâte tout en rassemblant hommes et équipements, de piquer au large, compter les hommes, et ranger les matériels tout en gagnant discrètement un autre rendez-vous. Quand les avaries et les plaies doivent être soignées, chacun apporte une réflexion, un tour de main, un procédé nouveau pour peaufiner le fonctionnement de l'outil. La mission ne sera vraiment achevée — et parfois seulement après le retour à Alger — que par un message des résistants corses : « châtaignes juteuses » — agents et matériels sont en bonnes mains, ou : « olives amères » — échec, capture, torture. Mais le Casa ne connaît pas d'échec. Jouant d'audace, il agit par surprise sur un front de mille kilomètres où l'ennemi, malgré son nombre, ne l'attend pas. Un spectacle authentique Quarante ans plus tard, le sous-marin Daphné, les commandos Jaubert et Hubert ont reçu la tâche de reconstituer l'opération du 6 février 1943 par le Casabianca sur la plage d'Arone. Une gageure Car comment restituer l'atmosphère hostile d'une nuit noire et froide, le silence angoissant, de plage déserte — alors que l'été surchauffe la plage envahie de touristes — même avec le concours de la Musique des Equipages de la Flotte. Acteurs amateurs mais marins professionnels, ceux des Daphné, Jaubert et Hubert ont donné un spectacle authentique devant une tribune où l'on voyait des autorités, des amis de la Marine en Corse, des villageois de Piana et des vacanciers. Les maquisards de Piana, les clandestins qui ont survécu à la traque de la Gestapo et de l'OVRA — les anciens du Casabianca ont été émus aux larmes et ont vibré aux accents du clairon et du klaxon d'alerte... Quarante ans après, ils étaient trente-deux encore avec le V.A.E. Lasserre (2), de tous grades, fidèles à l'esprit du Casabianca. Car les anciens du Casabianca, ceux qui, de 1942 à 1944, ont servi sous les ordres du commandant L'Herminier puis du commandant Bellet, ont gardé entre eux des liens vivaces et amicaux. Cela tient bien sûr aux événements vécus ensemble depuis le départ de Toulon en novembre 1942 jusqu'à la libération de la Corse en septembre 1943. Et cela tient aussi, dans une large mesure, à la forte personnalité du commandant L'Herminier et à son influence sur tous à bord ; son rayonnement était tel qu'il était à l'époque connu et aimé de tous dans la Marine. Cela s'expliquait par la vivacité de son tempérament, son talent d'animateur, sa verve, mais surtout par son courage et sa détermination. Ce sont ces qualités exceptionnelles qui ont fait qu'aujourd'hui encore les anciens du célèbre sous-marin sont unis : « c'est l'esprit du Casabianca ».

Ce jour-là, les retrouvailles sont émouvantes, maquisards, agents et marins du Casabianca : remise de décorations devant les fanions des avisos D'Estienne d'Orves et Commandant L'Herminier, de l'escadreur d'escadre Casabianca, de l'escadrille 55 S et de la Marine en Corse, devant le drapeau du Centre national d'entraînement des comman-



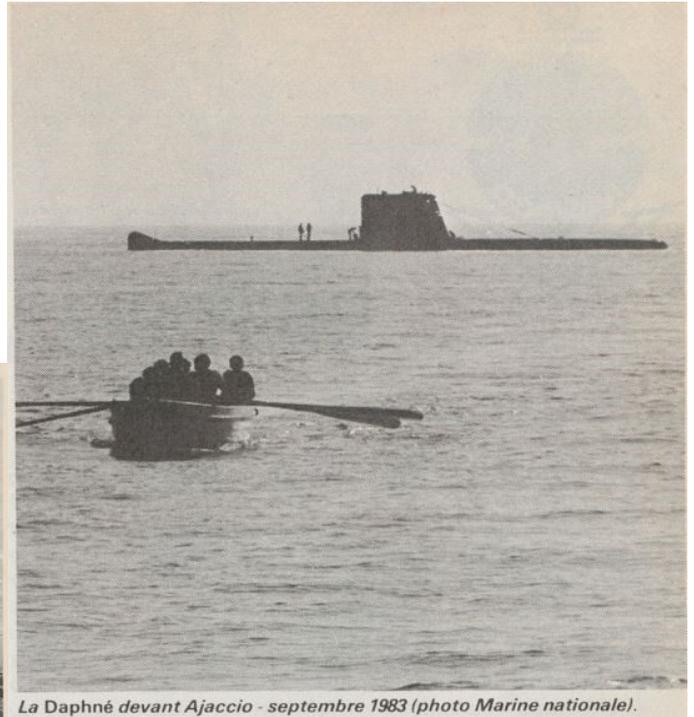
Arone - septembre 1982 (photo Marine nationale)

**Cols Bleus n° 1776 05 novembre 1983 (suite)**

Extrait du film Casabianca - Le sous-marin à l'honneur

Car c'est ici que le Casa a accompli la première de ses sept missions, apportant des organisateurs et des armes à la résistance naissante. Par la suite, il a acheminé les renforts destinés aux patriotes, en vue de l'insurrection qui a libéré la Corse en septembre 1943. « Sortir de temps en temps de son silence pour des cérémonies de cette nature me paraît avoir à l'époque chose de tonifiant », a que chose de tonifiant » a conclu M. Alfonsi. Il faut retenir cette leçon d'audace, clé des succès du Casabianca. Chaque page de l'histoire du sous-marin, chaque phrase de ses anciens, illustre ce mot Audace. La leçon du Casabianca : dans l'action secrète la discrétion absolue implique modestie et discipline et, sûrement faut-il savoir cultiver en temps de paix le sens de l'audace, cette qualité décisive en temps de guerre ?

Capitaine de vaisseau Lemerrier



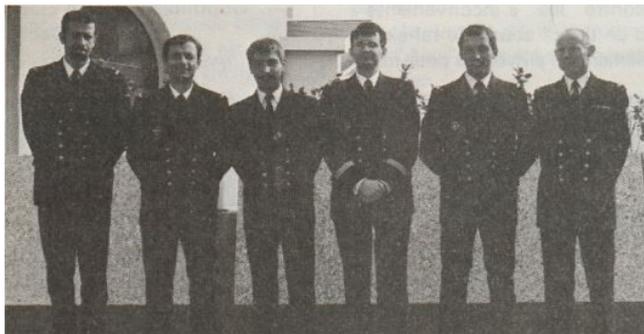
La Daphné devant Ajaccio - septembre 1983 (photo Marine nationale).

- (2) Le V.A.E. Lasserre, il était alors enseigne, a été caché avec ses hommes à Bastia, 45, boulevard Paoli, dans un appartement des Casanova et Gardelli ; ils ont aidé encore les résistants avant de repartir sur le Casabianca au cours d'une mission ultérieure de celui-ci

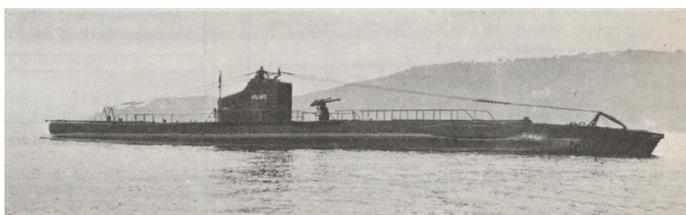
**Où sont nos bâtiments**

SM La Praya D : Toulon 3/11 Essais  
 SM Ouessant D : Toulon 1/11 Passex franco-néerlandais  
 SM Dauphin A : Lorient4/11 Patrouille  
 SM Morse Mise en condition  
 SM Espadon D : Lorient4/11 A : Devonport7/11 Transit vers exercice « Ready Rob »  
 SM Galatée A : Djibouti 5/11 Surveillance maritime

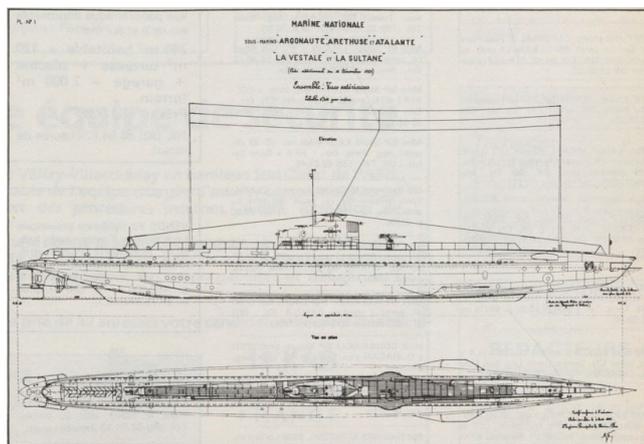
dos, héritier du bataillon de choc dont l'histoire est, dès son début, intimement mêlée à l'épopée du sous-marin Casabianca. « Pour résister à l'érosion de notre mémoire collective », M. Alfonsi, le député maire de Piana, a pris l'initiative d'ériger un monument sur les hauteurs qui dominent la plage d'Arone. Ainsi les efforts conjugués des hommes de l'ombre et des marins du silence sont immortalisés, offerts à la vue de tous ceux qui fréquentent cette baie magnifique.

**Cols Bleus n° 1776 05 novembre 1983 (suite)****Qu'est-ce qui fait courir L'Inflexible ?**

Après l'organisation très remarquable d'un semi-marathon qui a réuni cent participants en mai dernier, les coureurs de fond de L'Inflexible poursuivent, c'est le cas de le dire, leur activité sportive favorite. Après une participation importante à la coupe d'automne de cross-country de la Première Région maritime (60 coureurs), L'Inflexible a détaché ses meilleurs éléments à l'épreuve des 100 kilomètres de Millau. Le M.P. Giraud s'est classé 50e sur 1 500 participants. Notons la remarquable performance du M.P. Picard, de la Flottille du Nord, que les coureurs de L'Inflexible connaissent bien dans les épreuves cherbourgeoises. Le M.P. Picard s'est classé 2e dans la catégorie Vétéran.

**L'ATALANTE EST PASSEE PAR LYON**

Ancien marin, ayant abandonné la région parisienne, je suis maintenant installé à Caluire, une charmante agglomération de la banlieue nord de Lyon, adossée à la Croix Rousse. De ce promontoire de Caluire, on découvre un panorama qui, quelle que soit la direction où l'on se tourne, est un ravissement pour l'œil. Au Nord, la Saône flâne entre les monts d'Or et la plaine de Villefranche, avec, en toile de fond, les monts du Beaujolais. A l'est, enserré entre ses rives, le Rhône dévale, laissant à droite les marécages des Dombes peuplés d'oiseaux, un paysage un peu mystérieux nappé d'un halo persistant de brume. A l'ouest, les monts du Lyonnais s'embrasent dans le soleil couchant ; c'est le paradis de la cerise bigarreau. Enfin au sud, la perle des Gaules — Lugdunum — allonge sa presqu'île dominée par la basilique de Fourvière, le théâtre antique, et, plus bas, vers Pierre-Bénite, accueille à leur confluent les deux grands fleuves lyonnais. Un jour, ne souhaitant « aller en point d'endroit » (lyonnaiserie signifiant nulle part), je flânais en haut de la montée de Castellane, en laissant errer mon regard loin vers le nord, là-bas, dans la direction d'Anse.

**Cols Bleus n° 1776 05 novembre 1983 (suite)**

Et, ce jour-là, j'ai fait un rêve qui m'a fait retrouver des souvenirs anciens. D'abord période sombre, à l'époque de la guerre de l'ombre où Caluire était un haut lieu de la Résistance française ; une plaque commémorative est apposée sur le mur d'un pavillon... Et puis mon rêve me faisant remonter le temps, j'ai vu, se prélassant au fil de la Saône, une sorte de squalo alangué ; la nageoire dorsale avait la forme d'un kiosque qui portait une plaque de bronze sur laquelle on lisait un nom, Atalante.

Car souvenez-vous, un sous-marin du type Amirauté, a vu le jour dans les années 30 à Chalon-sur-Saône, dans les ateliers de la société Schneider, devenue de nos jours Creusot-Loire... L'Atalante s'approche de l'île Barbe, fait un clin d'œil à Roche-taillée, poursuit sa descente tranquille, et parvient à la hauteur du pont de La Feuillée, entre les pentes de la Croix-Rousse et le pittoresque quartier de Vaise ; elle passe avec majesté devant la statue de l'homme de La Roche et, sous Fourvière, rend les honneurs au primat des Gaules afin de gagner son paradis ; elle laisse à bâbord le quai Saint-Antoine et son célèbre marché de fruits et légumes, passe en revue les vingt-sept colonnes du palais de Themis, derrière lequel on devine la rue Juiverie et le quartier Saint-Paul, la cathédrale Saint-Jean, et, par l'entrebâillement d'une ruelle étroite, elle jette un regard distrait sur la statue du Roi Soleil au centre de la place Bellecour. Après Per-rache, voici Mulatière et elle salue au sifflet de brume le restaurant de la Mère Vittet. Mais elle ne marque pas d'arrêt ici ; ne confondons pas, il ne s'agit pas de mère car l'Atalante navigue sur le Rhône en direction de la mer, la vraie, la bleue. L'Atalante ne reverra jamais plus Lyon. Aucun Hippomène lyonnais, ce jour-là, ne la vaincra à la course et ne laissera tomber des pommes d'or. Elle rejoint la mer Méditerranée. Cette superbe unité de notre flotte sous-marine fera une belle carrière avant d'être dépecée par les chalumeaux d'un ferrailleur. Car les sous-marins n'ont pas la fin de ces espèces aquatiques qui reviennent mourir au lieu de leur naissance. Tout cela n'était pour moi qu'une crise de nostalgie. Ah nostalgie, lorsque tu es colorée en bleu marine et sous-marine, tu es inguérissable

Un gône P.C.C. J.M. Barrouquère  
Maître principal de réserve

**Cols Bleus n° 1777 12 novembre 1983****En Islande avec le Rhône et le Dauphin**

Si l'on connaît l'Islande pour la rigueur de son climat, ses vol-



Le Rhône et le Dauphin dans le vieux port de Reykjavik.

cans et ses glaciers, on oublie souvent que c'est aussi une escale fréquentée depuis des siècles par les marins français. Le vendredi 30 septembre, le bâtiment de soutien logistique Rhône entre dans la baie des Fumées, Reykjavik, sous le regard de l'équipage d'un garde-côtes islandais et va s'amarrer dans le vieux port, au quai d'Aegisgardur. Après un mois de mer, le sous-marin Dauphin se présente à son tour dans les passes du vieux port de Reykjavik et quelques instants plus tard, il accoste à couple du Rhône. Car l'escale de ces deux bâtiments est mise à profit pour tester l'aptitude du Rhône à soutenir un sous-marin, en zone froide, au cours d'une période d'indisponibilité pour entretien. Outre cet objectif prioritaire technique, le Rhône a une mission d'importance. Il a embarqué à Lorient, à la demande du ministère de la Culture et de la part du président de la République, pour la ville de Reykjavik, une sculpture contemporaine.

**Cols Bleus n° 1777 12 novembre 1983 (suite)**

A ce gage d'amitié, l'Islande, témoin d'une longue tradition sculpturale avec en particulier Asmundur Sveinsson, se montre très sensible. Une délégation de marins français, en présence de toute ce que Reykjavik compte de francophiles, assiste à l'inauguration par M. Albert Gudmundsson ministre des Finances, et aussi consul honoraire de France, de l'œuvre allégorique du grand sculpteur Morice Lipsi. En Islande, si la Marine nationale est là pour témoigner de la chaleur des relations franco-irlandaises, elle n'a pourtant pas oublié que nombre de marins sont autrefois venus et ne sont pas repartis.

Le C.F. Arino et le C.C. Bellot, accompagnés du ministre des Finances et de l'ambassadeur de France, déposent une couronne de fleurs sur le mémorial du commandant Charcot puis sur la tombe des marins du Pourquoi Pas. Peu avant le même hommage a été rendu sur la stèle dédiée à l'auteur de Pêcheurs d'Islande, Pierre Loti. A Reykjavik, les contacts ont été pendant toute l'escale, des plus cordiaux.

Un épisode unique restera cependant gravé dans la mémoire de nos marins : l'audience privée accordée par le président de la République, Madame Vigdis Finnbogadottir, aux marins des deux bâtiments français. L'Islande, terre des sagas, a plus d'un trésor pour qui sait les découvrir : les somptueuses chutes de Gullfoss ou le trop fameux Geysir.

*Audience privée accordée par Mme Vigdis Finnbogadottir, présidente de la République.*



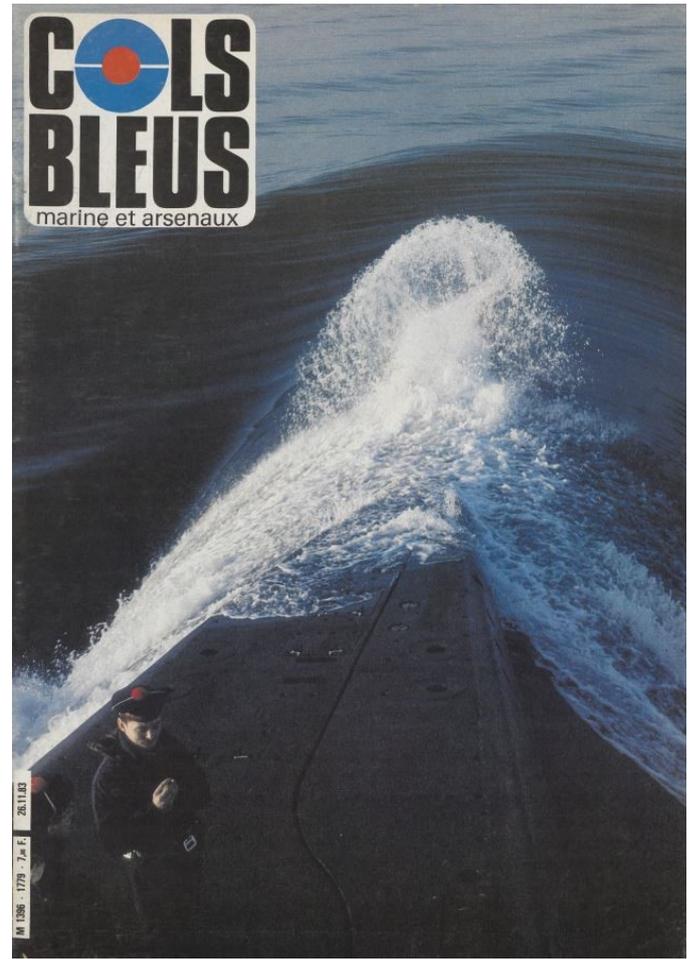
Disons aussi que les sportifs ont connu leur heure de gloire lors des rencontres de football ou de hand-ball avec des équipes de haut niveau, dans la patrie de Gudmundsson, ancien international, organisateur de ces manifestations. Les supporters des années 50 de Nancy, Nice et du Racing s'en souviennent sûrement encore. L'Islande est une terre de légende ; la preuve, ces trois semaines se sont envolées en grand mystère, grâce aux efforts soutenus de M. Legendre, ambassadeur de France; et capitaine de frégate de réserve, et grâce à l'accueil chaleureux des autorités islandaises, de la population Reykjavik. La période d'entretien achevée, le Dauphin franchit le 20 octobre les passes du vieux port de Reykjavik puis, quelques jours plus tard, sa mission accomplie, le Rhône quitte à son tour l'Islande.

**Où sont nos bâtiments**

SM Requin A : Palerme 15/11 Entraînement  
SM Ouessant D : Livourne 8/11 A : Toulon 11/11  
SM Morse D : Lorient 7/11 A : Brest 11/11 Entraînement  
SM Galatée D : Karachi 15/11 Surveillance maritime

**Cols Bleus n° 1778 19 novembre 1983****Où sont nos bâtiments**

SM Requin D : Syracuse 18/11 A : Toulon 21/11  
SM Espadon A : Lorient 20/11 Exercice « Ready Rob »  
SM Morse D : Lorient 15/11 Patrouille  
SM Galatée Entraînement

**Cols Bleus n° 1779 26 novembre 1983**

Le S.N.A. Rubis

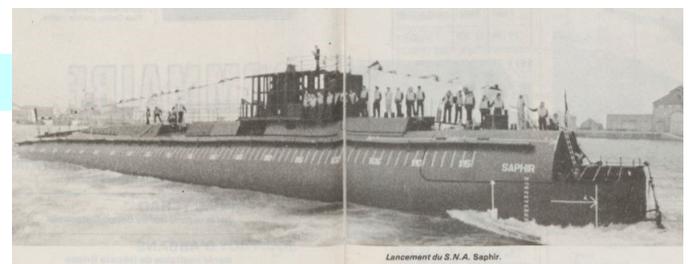
**LA LOI DE PROGRAMMATION MILITAIRE 1984-1988****.....  
PRINCIPAUX EXTRAITS DE LA LOI****Axes d'effort**

« La Marine nationale a pour mission prioritaire la mise en œuvre et la protection de la Force océanique stratégique. Elle doit assurer la sûreté des approches maritimes et la sécurité en Méditerranée tout en participant à la protection de nos intérêts dans le monde.

Les efforts porteront sur : — la nouvelle génération des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) ; — le maintien à un niveau quantitatif et qualitatif suffisant des moyens aériens et navals consacrés à la sûreté de la Force océanique stratégique ; — la construction d'une flotte de sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) ; — le renforcement des moyens d'action lointaine, en particulier, de la composante aéronavale. »

**Points où des améliorations significatives doivent être apportées.**

«... dans la Marine, un retard dans l'acquisition de S.N.A., un vieillissement des bâtiments de combat et des moyens de transport opérationnel... » ; «... dans les trois armées enfin, des insuffisances en matière de défense antiaérienne, de protection des installations et de munitions de combat... »



Lancement du S.N.A. Saphir.

.....

**Cols Bleus n° 1779 26 novembre 1983****Forces nucléaires**

« Outre le maintien en condition opérationnelle des forces nucléaires, l'effort portera essentiellement pour les forces nucléaires stratégiques, sur : l'accroissement de la Force océanique stratégique, avec la mise en service début 1985 du 6e S.N.L.E. L'Inflexible et l'exécution du programme de refonte des S.N.L.E. de première génération. Ils seront dotés d'équipements entièrement nouveaux et armés de missiles M.4, à têtes multiples, dont des matériels commandés avant 1988, la portée est considérablement accrue.

Un septième S.N.L.E., de génération nouvelle, sera mis en chantier en 1988 pour entrer en service au milieu de la prochaine décennie... — les études et recherches relatives aux matériels nouveaux devant équiper les forces au cours de la prochaine décennie : ... le missile successeur du M.4... et pour les forces nucléaires tactiques, sur : ... l'adaptation des Super Etendard embarqués sur porte-avions au tir de missile A.S.M.P. (Air-sol moyenne portée)... « Les commandes et livraisons des principaux programmes durant la période figurent dans le tableau ci-dessous.

PROGRAMMES	COMMANDES		LIVRAISONS (1)	
	1984-1985	1986-1988	1984-1988	Après 1988
S.N.L.E. (nouvelle génération x) ...	"	1 x	1	1 x
Refonte M.4 des S.N.L.E. (début des refontes) .....	1	2	1	3
Transformation Super Etendard A.S.M.P. ....	10	40	43	10

(1) des matériels commandés avant 1988.

.....  
Le rajeunissement de la Flotte sera sensible puisque l'âge moyen des bâtiments passera de 17 ans en 1983 à 12 ans en fin de loi.

....  
Ce redressement ne sera cependant possible qu'au prix d'importantes économies sur le fonctionnement, ainsi, à tous les échelons, « l'esprit d'économie » devra, plus que jamais, être de règle ; la réduction des effectifs, liée pour partie à la réduction du nombre des bâtiments, doit être admise dans ce sens.

**Où sont nos bâtiments**

SM La Praya D : Toulon 20/11 A : Syracuse 1/12 Patrouille  
SM Morse Patrouille  
SM Dauphin D : Lorient 23/11 Essais  
SM Junon D : Lorient 23/11 Patrouille  
SM Galatée A : Djibouti 2/12

**Coup de périscope sur le chantier sous-marin**

Une cérémonie intime a consacré le transfert du chantier sous-marin de Castigneanu à Missiessy.

Depuis la dernière guerre, ce chantier, installé à Castigneanu, exécutait les travaux concernant l'entretien, les réparations des sous-marins. L'arrivée des sous-marins nucléaires d'attaque (S.N.A.) a conduit le transfert du chantier dans le secteur des bassins Missiessy. Le secteur Missiessy a été complètement réaménagé en 1983 avec la reconstruction du quai Ouest, la construction de trois ateliers de retouche et d'un bâtiment regroupant le bureau d'études sous-marins et l'ensemble des personnels chargés de la préparation et de la coordination des travaux. Un atelier nucléaire léger et un atelier mobile d'intervention principale sont destinés à l'entretien des chaufferies des sous-marins nucléaires d'attaque. Début octobre, la Daphné a inauguré le nouveau chantier pour les travaux de son IPER - indisponibilité périodique pour entretien et réparation. Les nouveaux bureaux d'études ont été entièrement informatisés. Les dessinateurs travaillent en temps réel avec la DCAN de Cherbourg pour les SNA et les quatre sous-marins type Agosta.

La DCAN a enfin décidé de déplacer la plaque commémorant la disparition de l'I.C.A. Isabelle et du chef d'équipe Lassale lors de l'accident du sous-marin 2326 en 1946. Cette plaque symbolise les hautes qualités aussi bien techniques que morales demandées à tous les personnels, ingénieurs, techniciens et ouvriers, auxquels est confiée la mission difficile d'entretenir et de réparer les sous-marins. Cette plaque, qui était jusqu'à présent

**Cols Bleus n° 1779 26 novembre 1983 (suite)**

Une image peu commune du SNA Rubis (Ph. Pradignac et Léo).

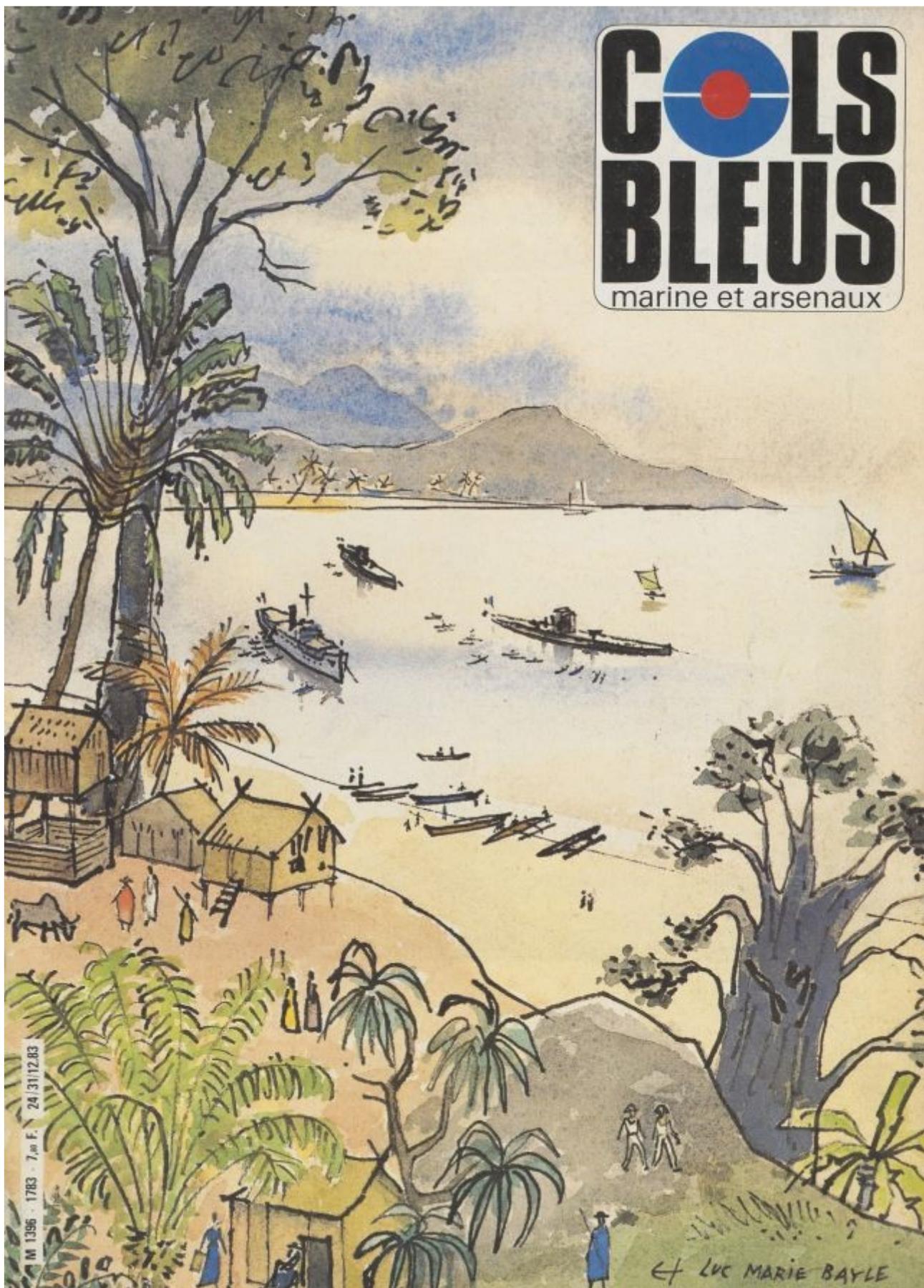
apposée sur le bâtiment le plus à l'est de la presqu'île Castigneanu, a été transférée sur le mur Sud du bâtiment central, au-dessus de l'entrée principale, au cœur du nouveau chantier sous-marin. L'I.G.A Minvielle, directeur des C.A.N de Toulon, a exalté la mémoire de l'I.C.A. Isabelle et du chef d'équipe Lassale. S'adressant à l'ensemble des cadres, techniciens et ouvriers de la DCAN, il a conclu « Cet instrument moderne que représente le nouveau chantier sous-marin, c'est à vous qu'il est confié. Avec conscience et efficacité, c'est à vous qu'il appartient désormais de le faire fonctionner ». Les I.G.A Seve et Talboutier, les I.C.A. Cavailles, Despax et Le Tallec, et le C.V. Guilhem-Ducléon, commandant l'Escadrille des sous-marins de la Méditerranée, assistaient à la cérémonie. Le déplacement du chantier sous-marin à Missiessy a entraîné des regroupements dans l'Arsenal. Le secteur Vauban devra recevoir les bâtiments de surface qui utilisaient jusqu'ici les bassins de Missiessy. Le secteur Castigneanu sera consacré à l'entretien des petits bâtiments de surface.

**Cols Bleus n° 1780 03 décembre 1983****Où sont nos bâtiments**

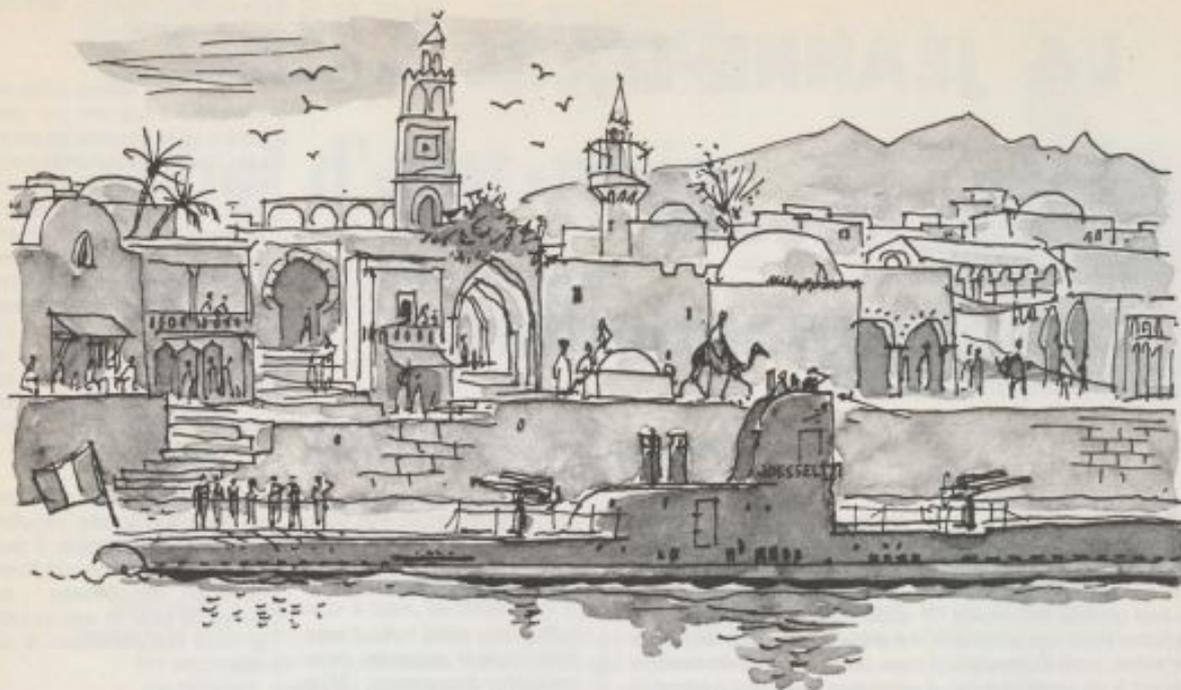
SM La Praya D : Syracuse 3/12 Patrouille  
SM Agosta, Béziers Entraînement individuel  
SM Morse, Junon Patrouille  
SM Dauphin Concours divers  
SM Galatée A : Djibouti 2/12 Patrouille

**Cols Bleus n° 1781 10 décembre 1983****Où sont nos bâtiments**

SM La Praya A : Toulon 9/12  
SM Agosta A : Nice 12/12  
SM Béziers D : Toulon 10/12  
SM Vénus A : Lorient 8/12



Le Joëssel, le Fulton et le Vitry-le-François à Nossy-Bé - 1930 par Luc Marie Bayle, peintre de la Marine



# LE JOËSSEL, chemin faisant

*Souvenirs de mon père  
par le capitaine de vaisseau (R) Croullebois*

**V**IVRE au large, aimer la mer, le soleil et le vent, tout cela n'empêche pas d'être tenté de laisser traîner de temps à autre, comme des phosphores furtifs, des pointes de mélancolie dans le sillage. Aimer l'action ne prive pas de chevaucher ses rêves, ou de tisonner dans les cendres pour ranimer des moments de sa jeunesse longtemps couvés en somnolence au fond de soi. La mémoire est un bien de grande valeur qui ne se fabrique pas en série, chacun en a son pesant comme il a son âme — car tous les hommes sont semblables et différents. Mais ce trésor, ce patrimoine si précieux pour soi-même, est fourré dans un baluchon qu'il est difficile de confier à autrui, d'autant qu'il manque toujours à l'inventaire de son contenu des lots jugés inestimables ; le hasard fait parmi les souvenirs un tri plein de fantaisie — et de bienveillance ; le plus souvent ne revient à l'esprit que l'iconographie des jours heureux d'antan. On retrouve parfois, oubliés dans un tiroir, quelques lettres bâclées ou photos jaunies, un objet de pacotille auquel on tient ; on peut aussi étaler une carte, la lisser du dos de la main, retracer un itinéraire d'un crayon hésitant, lire à haute voix, tout seul, un passage en récitatif pour s'enchanter de la sonorité des mots, et puis retrouver des visions, des couleurs, des bruits, des parfums pour recomposer un fragment disjoint de sa vie et en dire la petite légende épique. Sur la mer on voit en naviguant les choses au-delà de l'horizon et, parfois, sans y mettre malice, un rien au-delà de la vérité.

*C'est si loin les fraîches années, et l'on ne savait pas alors*

*que demain serait si proche. Des événements d'un long voyage que reste-t-il ?*

*Une farandole d'images, péripéties, intermédiaires, épisodes ou mésaventures que presque toujours on ne dévoile pas par pudeur instinctive et répugnance à l'étalage intime — par lassitude peut-être de se colleter avec des cumulo-imbus d'eux-mêmes ou autres fracto-minus à échappement libre — refus, enfin, d'infliger un fatras suranné ou un boniment didactique à des jeunes gens plus près, par nature, de demain que d'hier.*

*L'Histoire ne tolère que les faits enchaînés dans leur exacte succession mais les réminiscences erratiques et inopinées ont aussi leur réalité, quoique différente : on les revit avec les teintes de l'humeur du moment. D'ailleurs, conter bluette ou s'égayer d'une pochade n'est pas vilain péché, ni même peccadille, alors que, m'a dit un jour un vieux Malgache, « le mensonge, comme la ceinture, attache son propriétaire ». Le récit d'une campagne lointaine, c'est celui d'un morceau de l'existence qui contient tous les ingrédients d'une vie entière, de fantaisie, de bonheurs, de malheurs, de tourments, d'efforts joyeux et de renoncements tristes, de temps perdu, de temps mort, de temps gagné, de temps jadis, de temps nouveaux, avec des erreurs et des oublis — tout cela à densité variable, selon la volonté du ciel. Au bout du compte, une virée sur une étoile filante, le bref instant qui suffit à dire « passez muscade ! ».*

**L**E 31 mars 1930, dans le petit matin frais du printemps tunisien, la masse mauve et turquoise du djebel Ichkeul, liée au lac de Bizerte par un astragale de gaze brumeuse, s'étale pesamment sur son reflet fragile et irisé.

A la Pêcherie, quatre bâtiments se déhalent du quai et embouquent le canal. Ce sont, en ligne de file, trois sous-marins, le *Fulton*, le *Joëssel*, la *Néréide*; suit l'avisio *Vitry-le-François* qui doit pourvoir au soutien logistique du groupe.

Les équipages ont subi un rude entraînement au cours des récents mois et l'arsenal de Sidi-Abdallah n'a pas ménagé ses soins vigilants dans la préparation technique des quatre unités.

Les hommes sont au poste de bande pour passer devant l'amirauté — pompon rouge comme fleur au chapeau — puis devant cette aimable cité de Bizerte qui commence à s'ébrouer. Le bac marque le salut par un coup de sifflet strident, on laisse à tribord les bois de Zarzouna et, à bâbord, la plage et le port; la passe est bientôt franchie. « En avant quatre », la flottille fait route vers le soleil levant sous d'heureux auspices: le ciel est plein bleu, la brise est légère, la mer moutonne en gaieté. Dès le dégagé du poste de manœuvre chacun vaque à ses occupations — balancer les installations, prendre toutes dispositions pour une longue campagne, faire sa souille. Car les trois sous-marins et leur conserve ont pour objectif d'accomplir en océan Indien une mission de présence et d'endurance qui, pendant sept mois, doit leur faire couvrir six mille milles.

En sa sagesse, la Marine a des intentions d'envergure et tient, en particulier, à mettre en œuvre sous les latitudes tropicales les deux sous-marins frères de conception française, le *Fulton* et le *Joëssel* — dont j'ai plaisir à mentionner ici un court curriculum: construits à Cherbourg pendant la Première Guerre mondiale, ces sous-marins de haute mer déplacent 870 tonnes en charge — 1247 en plongée. Longs de 74 mètres, larges de 6,40 m, ils ont reçu deux diesels Schneider-Corel à huit cylindres et deux moteurs électriques. Leur vitesse est de 17,5 nœuds en surface et de 11 en plongée. L'armement comprend, avec deux canons de 75 simples, huit tubes lance-torpilles de 450 — dont quatre à l'étrave, deux extérieurs divergents à l'avant et deux en tourelle orientable à l'arrière. L'effectif est de quatre officiers, quarante-trois officiers mariniers, quartiers-mâtres et matelots. Pour étayer ce trait d'érudition, je me fais devoir de citer le lieutenant de vaisseau Auphan, qui, cinq ans plus tôt, a commandé le *Fulton* et en a dit avec enthousiasme: « J'obtins le commandement du plus beau et du plus récent sous-marin d'alors. C'était un magnifique bateau, racé, puissant et sûr, pesant en tonnes plus de deux fois le *Le Verrier*. Avec lui, je n'ai guère moi-même dans les

arsenaux ». Plus réservé, Henri Le Masson a noté que ces unités « étaient loin de répondre aux conditions du programme des sous-marins d'escadre » (1). Ces avis sont, sans doute, au-dessus de mon suffrage; si nous étions fiers de nos bâtiments, ils nous donnaient cependant quelque fil à retordre.

Coup dur à Port-Saïd pour la *Néréide* — une avarie grave la contraint à nous abandonner dès cette première escale; c'est une grosse déception chez

le l'air sur les déserts désolés, chiffonne les paysages, brouille l'horizon. Après le débouquement en mer Rouge, il écrase la mer, la nivelle comme une vitre et l'embrase. Au vrai, ce sont là des évocations à la fois précises et fugitives qui percent le brouillard diffus des souvenirs d'autant que, hormis l'équipe de quart, on ne peut mettre le nez à l'extérieur que pendant de courts instants. Force est de subsister dans ce corridor si encombré de matériels divers — fixes, mobiles,



la plupart de nos camarades désireux comme nous de courir de par le monde... A bord du *Joëssel*, l'officier en second nous confie que le premier coup de pioche pour la construction du canal de Suez a été donné en même temps qu'a été posée la première pierre de ce port, ainsi nommé à la gloire de Saïd Pacha qui en a accordé la concession — entre nous, le nom de Lesseps, bienfaiteur de l'humanité, aurait honoré l'œuvre gigantesque, ce canal qui, tout au long des quarante premiers kilomètres, est contenu par des blocs de béton, chacun de dix mètres cubes et d'un prix de trois francs or.

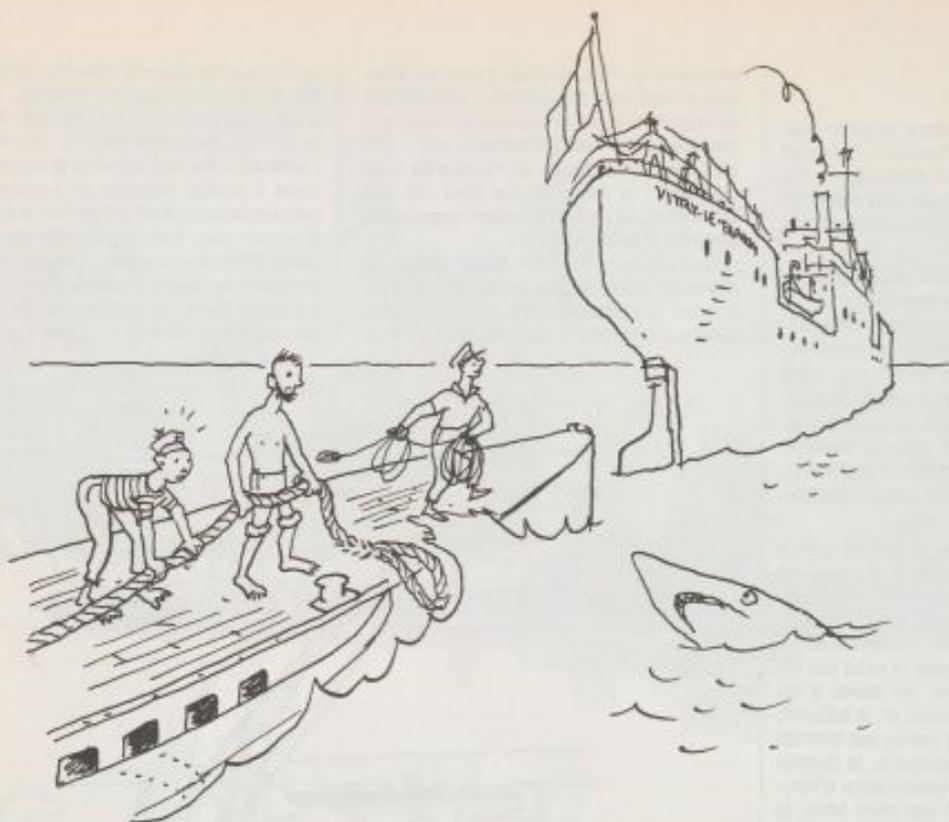
Déjà le soleil égyptien se fait brûlant sur la coque du *Joëssel*. Après un arrêt souriant à Ismaïlia — toute blanche et toute française, où les pilotes du Canal, avec d'autres nombreux compatriotes, nous font fête à l'ombre des palmiers — on entre au matin dans ces lacs Amers où tant de navires, en troupeaux serrés, se préparent pour des ailleurs embués de mystère. Le soleil est là, le soleil est toujours là qui grille les sables, fait défer-

biscornus, rabattables ou non, et de stocks provisoires, un saint-frusquin niché dans les recoins — que l'on doit se faufiler pour déambuler avec le sentiment, un peu anxieux, d'être un carvernicole claquemuré dans un bric-à-brac étrié. La chaleur et la soif sont obsédantes; l'eau est un liquide divin chichement octroyé, juste une rincette pour se débarbouiller avant de passer à table ou de se jeter sur sa couchette — et le bouchon d'étoupe imbibé de pétrole est le bienvenu quand il faut démaquiller son cuir maculé de cambouis.

Survient une avarie — ne m'en demandez pas la nature mais j'ai de bonnes raisons de me rappeler les circonstances. Le commandant Rue me dépêche à l'avant avec le bosco et son équipe afin de passer une aussière au *Vitry-le-François*.

Simple manœuvre de routine mais qui nous vaut de savoir ce qu'est la peur

(1) Citations relevées par M. Jean Meirat.



bleue en mer Rouge (titre coloré pour un polar de série B). Alors que, fringants, la dégaine dégainée, nous courons vers l'avant sur le pont étroit et très bas sur l'eau, nous éprouvons tous de façon simultanée et subite l'impression d'être épiés : là, tout près, un requin, énorme — ils le sont toujours dans ces cas-là — tournicote le long du ballast ; la sérénité de cette mer mordorée doit lui donner des idées affectueuses, car, tout en lorgnant les poissons volants et en guignant d'éventuels détritiques, il musarde, infatué de sa superbe silhouette fuselée, se retourne et, de toute sa mâchoire enguirlandée de tesson affûtés, nous adresse son sourire de purgatoire. L'étrave est escarpée, un endroit mal famé où il n'y a pas de garde-fou. J'ai besoin de sang-froid pour saisir ma glène et retrouver, avec l'assise galbée, le compas dans l'œil, le geste précis, efficace et harmonieux du vacher texan projetant son lasso ; trajectoire de style, succès heureux d'emblée ; aussière à poste, manœuvre terminée, l'abominable Jean-Louis est à nos pieds : ne pas corser la conjoncture, fa presto brasser à culer, détalier et escalader le kiosque en volige. Les bons camarades — et fiéffés farceurs — s'étonnent suavement de nous trouver la voix serrée, l'œil turgescent et la rotule en guimauve. Aucun pourtant ne succombe à la théorie enjôleuse selon laquelle le requin est bête mais pas forcément méchant ; quelques années plus tard, à Nha Trang, sous mes yeux, un jeune baigneur agressé par un squalo en maraude a perdu de larges morceaux de l'épaule et de la cuisse !

N'empêche, l'avarie oblige à relâcher à Port-Soudan, un séjour n'incitant guère aux épanchements fleuris mais une aubaine pour l'équipage, ravi de dormir à l'air libre. Le marin a toujours dans le cœur l'amour des étoiles mais celles qui saupoudrent le firmament de Port-Soudan de leurs lueurs tremblantes sont pour moi les plus fascinantes et les plus miséricordieuses de toutes.

A propos de fournaise, il me revient à l'esprit des moments agréables, humbles petits bonheurs mais en tout cas convoités : le poste est exigü et, de part et d'autre de la table, s'ouvrent deux conduits d'aération munis de ventilateurs. En plongée, lorsqu'on passe sur les électriques, la température s'affole ; alors, à tour de rôle, chacun s'allonge un court instant sur la table pour savourer



goulûment cette veine d'air moulée au plus près.

Malgré la promiscuité il règne à bord un climat de franche camaraderie et de solidarité spontanée ; chacun s'applique à maîtriser ses poussées d'humeur, à moquer ses propres misères — j'ai souvent, malgré la chaleur touffue, fait frissonner d'émotion mon vieux compagnon Lageat en évoquant le temps où, sur le cuirassé *Patrie*, torse nu dans la froidure des matins d'hiver, il fallait casser la glace dans des baïlles à même le pont avant de procéder à sa toilette.

À bord, une tocade, encouragée par la disette d'eau, fait prospérer des ornements pileux du style loup de mer estampillé ; du moussaillon au commandant, on s'enjolie de rouflaquettes Habsbourg, favoris emphatiques, drapés, ébouriffés ou même hyperboliques, barbiches drues, frisottées, follettes ou effilées, moustaches en virgules, parenthèses, traits d'union ou apostrophes. Je ne parviens, quant à moi, qu'à cultiver pendant un mois une touffe de crins rouges et rétifs, obstinément orientés sur un seul bord comme les poils d'une vieille brosse à cirage. Guillemot, mon grand ami — le chic type d'un métal rare — a toujours aimé ombrager sa lèvre supérieure d'accortes charmeuses qu'il lisse d'un air félin comme des vibrisses. Il a le sommeil lourd et, un beau matin en ouvrant l'œil, sa douleur est pathétique de se retrouver mutilé d'une demi belle bacchante. Sa revanche, ingénue, sera de ne rien reprocher aux mauvais plaisants — un châtement cruel car j'en traîne encore comme un remords traversé de secousses de fou rire.

**L**e groupe appareille après un bref séjour à Djibouti — travail fébrile, ambiance de sauna à l'abri des guittounes dressées sur le pont en bois, hommage « réglo » et rapide au « premier en zinc ». Dès que les bâtiments franchissent le cap Gardafui, s'abat sur eux le coup de chien le plus brutal qu'il me souviennait d'avoir jamais essuyé.

Est-ce dû au renversement de la mousson — pourtant la fameuse zone de convergence intertropicale sévit beaucoup plus au sud — est-ce plutôt un phénomène virulent né en crescendo allegro de la conjonction particulière des éléments déchaînés ? Impossible de demeurer longtemps en plongée aux électriques d'autant que le commandant redoute des fuites aux ballasts. Debout à un vent ravageur, le sous-marin subit le tohu-bohu forcené des lames, avec bourrades, ruades, pare-à-virer, gifles et mornifles ; le *Joëssel* est un kiosque à musique (!) pour instruments à percussion : coups de gong fulminants, caisses cavernueuses, tambourins hargneux, cymbales endiablées, glockenspiels syncopés, tamtarns impatients, avec, en contrepoint, la rumeur sombre des trom-

pettes bouddhiques et, à la cantonade, les arpèges des buccins. Saisi, empoigné, jeté de crête en creux le bâtiment souffre et, là-haut, les hommes de quart sont à la fête, aux prises avec des paquets de mer à couper le souffle et des rafales à plier le pouce ; de lourdes cataractes se sont engouffrées dans le poste central et l'un d'eux à repoussé le panneau d'un coup de botte ; ils ne peuvent communiquer avec le central que par porte-voix. Les clapets des renfiards font haleter les diesels vaïlle que vaïlle, et, dans cette grande balançoire, l'équipage n'est pas flambant ; marasme, patience stoïque, attente agitée après un labeur de tâcheron, agrippé dans sa couchette, étiré et tassé par



alternances. Bien entendu, Guillemot, mon voisin du dessus, dort comme une souche. Horrible détail : quand le bateau tressaille en soubresauts douloureux, se braque et retombe lourdement,

le choc fait décrocher du ciel de lit une pluie diabolique de cafards — ce qui me fait jaillir hors de mon alcôve. Plantureuse sous l'élytre mou, cette bestiole abhorrée s'épanouit en essais fureteurs dans la tiédeur torpide du bord en dépit de nos traques et safaris effrénés...

Vient le moment où il faut quand même fuir à la lame dans la houle longue qui nous brinquebale et nous harcèle de l'arrière. Clopinant à petite vitesse, avec l'hélice qui ne baratte que mollement, dans le tintamarre de machine agricole des diesels, on gagne cahin-caha l'abri de Ras-Hafoun, sous Gardafui. Le roulis persiste mais la vague est maintenant indolente et lustrée, le calme revenu paraît irréal.

C'est l'heure de faire le bilan des plaies et bosses ; les parois du kiosque ont souffert rudement ; les tôles du ballast ont subi des enfoncements avec fuites aux coutures, ce qui n'est guère rassurant. Sur l'avant, le canon de 75 virevolte sur son embase comme un derviche tourneur en transe. Les précieuses aussières, lovées avec amour sous le caillebotis par les boscos, ont disparu ou sont toutes inutilisables. Réparations de fortune, en diligence, on fait de l'eau puis route sur Mombasa.

Alors commence l'étape la plus pénible de la campagne. Car ici se place en effet un incident qui provoque un tollé ; le moral et le tonus sont soudain en perte de vitesse et il y a de quoi, je vous fais juge : le gargouillou, atterré, bégayant, signale une double catastrophe ; il a trouvé le pain, pourtant plusieurs fois recuit à Djibouti, gagné d'une épaisse robe d'un vert blanchâtre, moisi à





cœur ; mais surtout nos vivres Carissan — ainsi baptisés parce qu'ils ont été expérimentés à bord du sous-marin ex-allemand portant ce nom — ne sont plus que gâchis. Entassés dans des sacs conçus pour une ration journalière de l'effectif du bâtiment et stockés dans les tubes lance-torpille, ils étaient l'objet d'espérances ineffables et leur simple évocation faisait déglutir.

Hélas, les essais initiaux avaient été conduits en promenant ces aliments en zone tempérée et sans doute par joli temps... Les effets conjugués de la chaleur torride et du coup de tabac récent en ont concocté un magma mousseux, visqueux, chamarré de panachures acnéiques violines, et qui exhale une puanteur louche et même indécente : conserves boursoufflées ou éclatées, charcutailles décomposées, chocolat en cavale, marinant dans des dégoulinades baveuses d'œufs brisés, d'huile, de cambusard et de viandox glougloutants, et tutti quanti, de quoi donner un haut-le-cœur à un vautour. Sous peine d'hypoglycémie, il faut bien tâter de ce rata — et peut-être fut-ce là l'origine pour nombre d'entre nous de désagréments épisodiques ou persistants, tels que furoncles, prurit, eczéma, colique et j'en passe... Mais le marin, qui n'est pas un ascète, s'emploie à tirer le meilleur d'une situation compromise : lorsque les quelques fioles d'élixir parégorique réservées par la Faculté aux boyaux en délicatesse sont à sec, le praticien avisé embarqué sur le *Vitry-le-François*, ayant passé en revue sa pharmacopée, préconise une thérapeutique de choc et de charme, une potion anisée aux vertus aussi bien curatives contre les débâcles intestinales, que stimulantes et euphorisantes. Toutefois, dès l'arrivée au mouillage, on devra débarquer d'ur-

gence le maître torpilleur du *Fulton* en proie au scorbut.

A Mombasa, envoyé en ambassade à bord d'un destroyer embossé près de nous, afin de négocier le prêt d'une de ces aussières dont l'absence nous fait défaut, je suis éconduit - débordé de façon polie et circonstanciée, mais désobligeante, et, malgré moi, cela me pèse encore parfois sur l'estomac comme une moque de pouding !

Dans ce port, marqué par l'empreinte britannique, la réception est cordiale mais j'aime surtout évoquer la balade agreste qui amène notre quarteron de randonneurs à bivouaquer dans la modeste case d'un Portugais affable et digne ; aidé de sa femme et de ses gracieuses et sages jouvencelles, il parvient à rehausser avec talent les rogatons rescapés des fameux vivres Carissan et la joie claire de ces paysans impécunieux est contagieuse...

**C**AP sur Nossy-Bé et je voudrais être un poète romantique pour chanter le charme de ces îles exquises aux contours délicats et bleutés, aux noms pimpants comme les paroles d'une comptine, Nossy-Komba, Nossy-Faly, Nossy-Talikaly, Nossy-Sakatia... Dans ce site abrité l'air est limpide et imprégné d'arômes veloutés, ylang-ylang bien sûr, et aussi vétiver, caféier, poivre. Déjà d'élégantes pirogues à balancier frétilantes de pavillons, flammes, palmes et penons sont là en rangs serrés et leurs occupants, d'abord perplexes, s'approchent en nous voyant sourire ; circonspects pourtant et scrupuleux,

ils forment un large cercle autour de notre longue périssière incongrue. Comment leur dire qu'elle est grée en bidon-plongeur et faite pour nager comme un barracuda ? Le commandant, perspicace et urbain, ordonne le poste de plongée ; baignoire remplie à ras bord puis retour en surface dans de gros bouillons furieux ; tout le monde sur le pont. Nos piroguiers ont connu toutes les phases des profonds remous de l'âme : déconcertés, inquiets, déconçus et puis sidérés, éblouis, subjugués, enfin enthousiasmés, épatés quoi ! C'est clair, ils viennent de vivre là l'événement de leur existence.

La fièvre qui monte à Nossy-Bé nous vaut en descendant à terre une ovation délirante digne des démiurges, sinon des grands sorciers sakalaves, peut-être même des terrifiants mpakafous ! « C'est l'apothéose », crie le biniou extasié. Toute l'île est là derrière son roi majestueux, le panjaka, dans le faste, avec les notabilités, les danseuses royales — les charmantes Marovavys qui gazouillent des mélodées propitiatoires pour conjurer les esprits des méchants revenants — et puis la foule des ramatous pétulantes, parées de lambas rutilants, et des hommes enjoués et endimanchés...

Quarante ans plus tard ma propre fille, qui séjournait à Nossy-Bé, a entendu conter l'aventure magnifiée du « gros tube en fer surmonté d'une petite case » par un « témoin de Joëssel » local dûment convaincu : Mour-a-Mour (« Un peu plus vite que stop ! »), vendeur placide et chenu de citron vert et de tamarin. Joseph Joëssel — cet aigle alsacien qui prit son essor à Wolxheim et, à la fine pointe du génie maritime, inventa entre autres un gouvernail compensé convoité par toutes les marines du

monde — n'aurait pu rêver une glorification plus fervente.



N se retrouve le surlendemain à Diégo-Suarez. Il est grand temps ; le *Joëssel* est perclus au point qu'il doit séjourner au bassin ; il faut renoncer à faire le tour complet de la Grande Ile aux sept cent quarante variétés d'orchidées. On nous laisse entendre que les équipages — qui depuis Bizerte n'ont pas mis leur sac à terre — vont enfin faire lève-ramés et régénérer leur standing métabolique dans la douceur d'une villégiature extra muros, dite de béatitude, au camp d'Ambre, la station climatique voisine située à sept cents mètres d'altitude. Espoir vite refoulé ; les techniciens de Diégo n'ont jamais exercé leurs talents sur un sous-marin ; alors, « la main dessus », à nous les petits bonheurs de l'entrée en cale sèche, de l'étayage puis de la remise en état de notre poisson grièvement surmené, grattage de la coque, ébarbage, répa-

Nous voici requinqués - radoubés ; chacun a apporté son écot, depuis les cracks sagaces jusqu'aux charmeurs de mécanique, aux redresseurs de torts et de tôle, aux talentueux piqueurs de rouille et aux chevaliers du pinceau. Au total, les bobos étaient plus laids et urgents à soigner que méchants, ce qui confirme la robustesse du bâtiment.

Tandis que le *Fulton* va rendre hommage à la Réunion, le *Joëssel* fait tête sur Tamatave, le port actif et en pleine expansion de la côte Est ; la houle au gros dos qui fait dodeliner le bateau brise en énormes rouleaux sur la longue plage blanche. La région est, dit-on, réputée se trouver sur le passage de cyclones musclés ; dans les environs gît l'épave du cargo *Catinat*, en perdition dans les terres — comme aujourd'hui Beaubourg dans le Marais — souvenir de la rude tempête de 1927 qui hante encore les esprits.

Je me fais devoir et plaisir de dire que cette escale est grandiose ; la réception en pompes officielles des marins amphibies — récurés - aseptisés et toujours

cohorte engendre une telle liesse qu'il nous faut bien saluer noblement à droite et à gauche comme des excellences en carrosse — un sage a dit joliment que Tamatave est le sourire de Madagascar ! Pour l'heure, non contents d'ébranler l'air de leurs fionflons allègres, rataplans véhéments, taratats toniques, les Marsouins donnent aussi de la voix à tue-tête et nul n'ignore que chacun d'eux a dans la poitrine le cœur d'un matelot et celui d'un soldat. Accueil princier sous des baldaquins de verdure, de midi à minuit, par des hôtes experts en l'art de graver les épigastres et de dilater les rates. Quant au retour à bord, silence — le trou de mémoire ! Au matin, chacun a pourtant l'œil vif grâce à une toute nouvelle poudre de perlimpinpin. Appareillage, exercices, vie rythmée, soucis, émotions ; en mer la vie ne prête guère à l'ennui même s'il faut souvent prendre du tour et prendre son temps.



ENTRACTE, soudain nous voici au paradis car l'île Sainte-Marie, verdoyan-



ration des ballasts, vérifications des circuits et organes importants dont les turbines d'épuisement, clarinettes de purge, arbres d'hélices, plombs de sécurité sur la quille, et puis aussi peinture en gros et en figulage — celle de l'intérieur des ballasts demande de l'héroïsme, car, en prime, le vent nous inflige son haleine insistante et moite. En ville, le panorama de la rade, vu depuis l'unique boqueteau de palmiers ou de la maigre haie de kapokiers, n'exalte personne — et pourtant, plus tard, je coulerai des années passionnantes à Diégo.

prêts à festoyer l'impromptu — est prise en mains par le régiment d'infanterie de Marine. En grand arroi, collet monté blanc-bleu, casque colonial immaculé, une large délégation du bord se pavane dans des pousse-pousse biplaces formés en cortège de parade derrière une fanfare opulente et l'on cingle vers la caserne des Marsouins. Attraction pour le bon peuple ; de part et d'autre du boulevard maritime la double rangée des palmiers colonnes abrite une foule bigarrée où règnent, avec les zébus, les moutards rieurs, les zacakels ; la vue de notre

te et festonnée de bougainvillées blanches, parme, corail, toute parfumée, est un lieu de délices. Alors que nous mouillons en rade foraine, non loin de l'îlot Madame, les effluves impérieux de girofle et de vanille nous ensorcellent déjà la narine ; certes notre sens olfactif est plus rodé à renifler des remugles épais de fauve, puissamment structurés de fermentation collective, de graisse, de cuisine, d'eau de cale — et des fumets apparentés empestés d'éléments vigoureux et anonymes — qu'à humer la fantasmagorie de parfums déli-

rants, de bouquets enivrants et de fragrances subtiles... On peut se remémorer ces terres envoûtantes car un film a raillé gentiment Jean-Onésime Filet, dit La Bigorne, caporal, franc-natif de Gascogne et galant homme, lequel, comme j'ai l'honneur de vous le dire, épousa Betty, la fille héritière aux yeux de jais du souverain Ratsimilaoatra qui régnait sur toute la côte malgache — distante de quarante kilomètres — de Tamatave jusqu'à Foulpointe. Et l'on sait aussi qu'en 1826 un autre Français industriel, Albrand, y installa de nombreux compatriotes et fit tant et si bien que les Saints-Mariens y gagnèrent un statut particulier.

Lors de notre passage, un père missionnaire breton, de grande étoffe, rayonnant d'esprit et de générosité joyeuse, vénéré par les insulaires, nous conte récits et merveilles ; il dit avec émotion que son petit cimetière a accueilli autrefois tout un équipage breton — un peu pirate car certaines pierres sont gravés du crâne et des tibias croisés — dont le navire s'était empalé sur les récifs. Et il met un brin de malice pour parler de ses ouailles ; elles raffolent tant des chants en chœur que le dimanche, après les cantiques séraphiques à l'église, elles galopent au temple pour y entonner les psaumes austères.

Sainte-Marie, quel joli nom ! Il symbolise la lutte contre les noirs sortilèges intérieurs, le triomphe immanent des vertus cardinales et, à l'heure de la partance vers l'éternité, l'accession à cette sérénité pure, toujours rêvée, bellement drapée dans une robe de lapis-lazuli. Merci, gracieuse dame en bleu de m'avoir laissé dans le cœur la foi de mes enfances, car sans le compas un marin est un errant, sans imagination un artiste est un exécutant, et, sans son rite et sa règle, un être est un renégat.

Je ne reverrai jamais plus Sainte-Marie mais toujours je garderai dans les yeux une image tout illuminée dont je vous fais l'offrande, sans doute puérile : le dernier soir, en regagnant le bord, le spectacle est si radieux qu'il en est émouvant. Le soleil plonge en majesté,

immense au-dessus des crêtes boisées, et ses rayons pétillent, brasillent et fusent sur le papier d'argent froissé de la mer en un poudrolement d'étincelles. Au moment de basculer derrière les lourdes frondaisons des manguiers, papayers et jacquiers, la lumière s'adoucit ; effleurant l'eau en frissons crépitants elle fait surgir les profils purs de l'îlot Madame et du *Joëssel* comme deux diamants noirs à facettes posés au creux d'une coquille de nacre.

**N**OUS avons pris le cap de retour, Diégo à nouveau, puis les Comores — dont personne ne peut oublier la sauvage parure de falaises abruptes plongeant dans la mer ; non plus qu'à Dzaoudzi et à Pamanzi — là où sous les frangipaniers repose Henri, frère un peu sacrifiant, paraît-il, d'Honoré de Balzac — l'hospitalité fraternelle des Mahorais.

**M**OMBASA encore une fois — et dernier match de football de la campagne. En effet, partout où nous sommes passés il a fallu réunir onze fiers-à-bras toujours « parés à bondir » pour rétorquer aux défis locaux avec superbe et panache. A Mombasa nos tribulations enchanteresses dans les « isles aux épices » ont déjà amoindri les organismes et les preux présomptueux qui démarrent à tout berzingue ont bien le feu sacré, un cœur grand comme ça mais aussi la tempe bourdonnante, la paupière en capote de pousse-pousse, l'épaule fléchie, la tripe en nœud d'anguilles, le rein raide et le mollet mou. En face, sous pression, frais comme l'œil, l'adversaire a cette démarche légère et élastique du bravache bichonné par son entraîneur comme un chérubin par sa nounou. A la mi-temps le désastre est patent et, dans cette lutte inégale, le coup de Trafalgar est assené par un agresseur privé d'humour et d'élégance morale à un combattant pantelant, flapi, fusillé — immolé mais gardant la tête haute sous sa caroncule chavirée.

Djibouti, Suez, Port-Saïd, tout va bien — non ! Le vent fraîchit, très vite, très fort, un coup de torchon sauvage qui nous étrille à grande colère et l'on va s'abriter en Crète, à La Sude — que l'on a l'insigne chance de deviner dans le lointain mouillé.

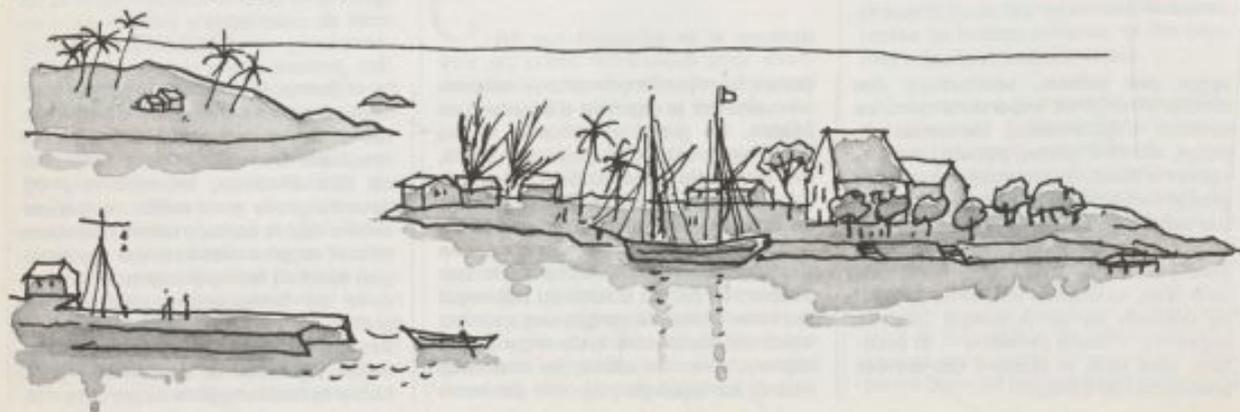
**P**REMIER novembre, nous approchons de Bizerte ; la longue campagne s'achève et il règne à bord l'atmosphère détendue faite de gaieté contenue et de griserie légère que connaissent les pèlerins fourbus rentrant au bercail ; c'est un moment précieux que celui qui précède les retrouvailles car, avec le sens de la forte et fidèle amitié, les gens de mer placent haut l'esprit de famille. Personne n'éprouve le sentiment d'avoir accompli un marathon méritoire mais simplement son devoir. Cette navigation a été harassante pour les équipages confinés dans leur « gros tube en fer », utile sans doute pour former les caractères, rude aussi pour les matériels. Il faut dresser des bilans, gratter des rapports circonstanciés, barbouiller des diagrammes, cunus, crobards et croquetons, tartiner d'interminables comptes rendus, analyser le pourquoi de certaines défaillances techniques. Tâche ingrate, obscure et obstinée, mais, selon l'adage malgache, « le pas lent ne change pas le but ».

Vérité d'expérience est bonne à méditer ; de cette masse de documents qui seront longuement épluchés, scrutés, ruminés, critiqués, l'Etat-Major et le Génie maritime tireront les conclusions.

Ainsi se maintient la tradition navale française et peut-être n'est-il pas vain de penser que les admirables sous-marins nucléaires d'aujourd'hui doivent bien quelque chose aux vénérables *Joëssel* de 1930.

G.C.

Illustrations  
de Luc Marie Bayle  
peintre de la Marine



**Cols Bleus n° 1783 24 décembre 1983 (suite)****Où sont nos bâtiments**

SM Ouessant Entraînement  
 SM Junon D : Lorient 19/12 A : Lorient 23/12 Concours CEP-  
 MAN  
 SM Vénus D : La Pallice 17/12 A : Lorient 23/12 Entraînement  
 individuel  
 SM Galatée D : Djibouti 21/12

**Sources:***Cols bleus*

Cols Bleus n° 1738	Cols Bleus n° 1761
Cols Bleus n° 1739	Cols Bleus n° 1762
Cols Bleus n° 1740	Cols Bleus n° 1763
Cols Bleus n° 1741	Cols Bleus n° 1764
Cols Bleus n° 1742	Cols Bleus n° 1765
Cols Bleus n° 1743	Cols Bleus n° 1766
Cols Bleus n° 1744	Cols Bleus n° 1767
Cols Bleus n° 1745	Cols Bleus n° 1768
Cols Bleus n° 1746	Cols Bleus n° 1769
Cols Bleus n° 1747	Cols Bleus n° 1770
Cols Bleus n° 1748	Cols Bleus n° 1771
Cols Bleus n° 1749	Cols Bleus n° 1772
Cols Bleus n° 1750	Cols Bleus n° 1773
Cols Bleus n° 1751	Cols Bleus n° 1775
Cols Bleus n° 1752	Cols Bleus n° 1776
Cols Bleus n° 1753	Cols Bleus n° 1777
Cols Bleus n° 1754	Cols Bleus n° 1778
Cols Bleus n° 1755	Cols Bleus n° 1779
Cols Bleus n° 1756	Cols Bleus n° 1780
Cols Bleus n° 1758	Cols Bleus n° 1781
Cols Bleus n° 1759	Cols Bleus n° 1783
Cols Bleus n° 1760	

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 :

Chargé de publication :

Comité de rédaction :

**Dominique SALLES**

**Patrick DELEURY**

**Patrick DELEURY**

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

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

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

Venez nous rejoindre sur :

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