

ASSOCIATION GÉNÉRALE DES AMICALES DE SOUS-MARINIERS



PLONGÉE



Numéro Hors série 2021

70ème anniversaire

Comment passer au travers des 70 années de notre association ?

En 1951, six ans après la fin de la seconde guerre mondiale, que disait-on des sous-marins ? quel en était leur nombre ?

En parcourant les revues «Cols Bleus» de l'année 1951, nous vous faisons découvrir les articles de cette époque qui relatent les activités des sous-marins et la naissance de notre association.

Pour les plus jeunes d'entre-nous vous pourrez vous faire une idée et vous, les plus anciens, pourrez vous remémorer des souvenirs peut-être lointains.

Notre histoire

Le sous-marin est né il y a un peu plus d'un siècle. Or, il y a soixante-dix ans, des anciens sous-marinières ont éprouvé le souhait de se réunir pour maintenir les liens de camaraderie, d'entraide et d'amitié et perpétuer la mémoire de tous ceux qui, en temps de guerre et en temps de paix, ont sacrifié leur vie au service du pays.

Principales dates de la formation de l'AGAASM puis AGASM

- **1940**

Dés octobre, notre camarade Jean-Baptiste FOUQUET, ancien quartier-maître électricien du sous-marin O'BYRNE, dépose à la préfecture de Marseille une déclaration (enregistrée sous le numéro 14 672) de fondation de l'Association Nationale des Anciens des Sous-Marins.

Mais, sur ordre gouvernemental, l'Association, à ses débuts, doit être dissoute.

- **1947**

L'A.G.A.A.S.M. ayant reçu l'appui de l'Amiral LACAZE, ancien Ministre de la Marine, peut constituer son bureau sous la présidence de Jean-Baptiste FOUQUET.

- **1951**

Enfin, l'A.G.A.A.S.M. commence une existence officielle : élaboration des statuts et d'un règlement intérieur agréés par le Ministre de la Marine, enregistrement par la Préfecture de Police sous le numéro 51 909 du 16 octobre 1951. Comme le précisent ses statuts dans l'article 2, « L'Association a pour but essentiel de maintenir et de développer les liens de bonne camaraderie, d'entraide et d'amitié qui ont uni les membres au cours de leur existence de marin, par la vie commune à bord des sous-marins, de contribuer à l'éducation populaire et particulièrement de la jeunesse en l'orientant vers la Marine et ceci par les moyens dont dispose l'Amicale ».

Cols Bleus n° 230 16 février 1951**CASABIANCA**

Mardi 6 février, au cinéma Pereire, a été présenté, sous la présidence de M. André Monteil, secrétaire d'Etat à la Marine, le très beau film « *Casabianca* », tiré de l'œuvre si poignante du capitaine de vaisseau L'Herminier et dont nous avons souvent parlé à nos lecteurs. Auprès de M. Monteil avaient pris place les autorités maritimes et notamment le vice-amiral d'escadre Lemonnier, Lambert, Le Bigot, le contre-amiral Conge, les membres du cabinet militaire et civil. La presse cinématographique et la presse maritime étaient largement représentées auprès des principaux interprètes et des auteurs du film. On sait déjà que c'est Georges Péclet qui a mis à l'écran cette épopée navale magnifique, et l'on retrouve dans « *Casabianca* » les qualités profondes, les images saisissantes qu'on avait déjà applaudies dans le « *Grand Cirque* » et dans le « *Grand Rendez-Vous* ».



Le commandant L'Herminier a présenté l'œuvre que nous applaudirons bientôt dans les salles françaises, en termes émouvants et d'une grande simplicité. Nul mieux que lui, qui fut le héros de cette glorieuse aventure, ne pouvait faire cette présentation. Le sous-marin « *Casabianca* », qui réussit à forcer tous les barrages au moment du sabordage de Toulon et à gagner Alger où il fut chargé de missions secrètes qui contribuèrent pour une large part à la libération de la Corse. On sait que le commandant L'Herminier, refusant de se soigner pendant cette dramatique époque, où il avait fait le sacrifice de sa vie, fut, après le succès de l'entreprise, amputé de deux jambes. Georges Péclet a déjà une grande carrière derrière lui, carrière d'acteur et de metteur en scène. Il a fait revivre dans « *Casabianca* » beaucoup plus qu'une série d'actions étincelantes ou de paysages attachants : l'atmosphère d'une période d'héroïsme et surtout d'idéal. Aidé par ceux-là mêmes qui furent les héros réels de ce récit. Il a su trouver, pour compléter l'interprétation, des artistes de premier ordre, notamment Jean Vilar, qui personnifie magnifiquement le commandant L'Herminier ; Gérard Landry, jeune premier sportif ; Pierre Dudan, en patriote corse, et Paulette Andrieux, héroïne de maquis cordiale et sympathique.

Les photos de mer et l'exactitude des manœuvres maritimes, les vues de l'île de Beauté sont autant d'images qui se gravent dans l'esprit. « *Casabianca* », à la fois romantique, documentaire et rigoureusement historique, aura une longue carrière. Y. M

Les sous-marins et le cinéma

En même temps que paraissait en France le magnifique film « *Casabianca* », tiré de l'œuvre du commandant L'Herminier, Warner Bros terminait en Amérique « *Operations Pacific* », film consacré aux exploits des sous-marins pendant la campagne du Pacifique. Bien que n'ayant aucun rapport avec le film français, le film américain emprunte lui aussi ses effets dramatiques au mystère toujours angoissant de la plongée. Malheureusement, le metteur en scène n'a pas su résister, comme l'a fait celui de « *Casabianca* », au développement de l'intrigue amoureuse, en sorte que la critique a pu dire que le commandant du sous-marin U.S. mettait autant d'acharnement à la poursuite de sa dulcinée qu'à celle des convois japonais. Quoi qu'il en soit, ce film présente un grand intérêt documentaire et contribuera à

Cols Bleus n° 230 16 février 1951

lever le voile qui couvrait jusqu'à ces derniers temps la campagne sous-marine du Pacifique. Les autorités navales américaines ont été longtemps réticentes à livrer le moindre détail sur l'action de leurs sous-marins. Ce n'est qu'en 1950 qu'un ouvrage - d'ailleurs très complet - a paru sur la question. Cet ouvrage, qui ne comporte pas moins de 500 pages grand format, est si important et si détaillé qu'il est difficilement accessible au lecteur non technicien. Rédigé par M. Théodore Roscoe avec le concours des commandants de sous-marins eux-mêmes, le livre est complété par une magnifique documentation photographique. Il éclaire d'un jour nouveau et bien souvent inattendu les vicissitudes des sous-marins américains qui se sont trouvés seuls, après la foudroyante avance japonaise, à pouvoir conduire une action offensive contre l'envahisseur. Privés de leurs bases, mal renseignés sur les moyens de l'ennemi, dotés d'un matériel bien souvent défectueux, ces hommes ont eu à surmonter des difficultés de tous ordres dont les plus amères semblent être le peu d'aide qu'ils ont reçue et le peu de cas qu'on faisait de leurs efforts.

Cols Bleus n° 231 02 mars 1951**CASABIANCA**

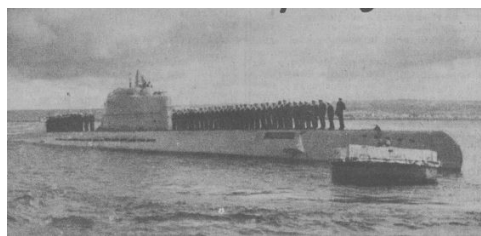
Le grand et beau film de Georges Péclet, tiré du livre du commandant L'Herminier et qui retrace d'une manière exacte l'épopée du glorieux sous-marin, sera projeté dans les salles suivantes :

TOULON : Casino.
 RENNES : Le Club Tour-d'Auvergne.
 ST-BRIEUC : Le Splendid.
 NANCY : Empire.
 MARSEILLE : Odéon, Majestic.
 BREST : Le Vox, Olympia.
 SAUMUR : Aiglou.
 VANNES : Universel.

Avec Pierre Dudan, Gérard Landry, Jean Vilar, Paulette Andrieux, etc... (Production « Croix du Sud »).

**Cols Bleus n° 232 16 mars 1951****Chronique de la quinzaine FRANCE.**

Par décision de M. André Monteil, secrétaire d'Etat chargé de la Marine, le nom de « Roland Morillot » a été attribué au sous-marin « 2518 » (ex « U.2518 »). C'est un bâtiment du type SMXX1, ex-allemand, de 1.600 tonnes en surface, construit chez Blohm et Voss, de Hambourg. Entré en service en 1945, U.2518 fut livré à la Grande-Bretagne au moment de la capitulation de l'Allemagne en mai 1945. Il est prêté à la Marine française par le gouvernement britannique. Magnifique arme de combat, il est armé de six tubes lance-torpilles avec 15 torpilles de réserve et adapté à la marche au « schnorckel », ce qui lui permet de demeurer près de 100 heures en plongée. Equipé de moteurs silencieux, il peut filer 15 nœuds pendant une heure et ses formes ont été étudiées spécialement pour la navigation en plongée. Mais, qui fut, celui dont désormais, il porte le nom ? Le lieutenant de vaisseau Roland Morillot, commandant du sous-marin « Monge » en Méditerranée, attaqua en plongée de nuit, le 28 décembre 1915, des forces de surface autrichiennes, lorsqu'un destroyer ennemi aborda son

Cols Bleus n° 232 16 mars 1951 (suite)

kiosque, ouvrant une déchirure par où la mer s'engouffra, et fauchant du même coup les deux périscopes, Morillot se précipita au poste central, ferma le panneau

de sécurité au-dessus de lui, limitant ainsi l'entrée de l'eau au volume du kiosque. Mais le sous-marin est aveugle et alourdi par l'envahissement de la mer dans le kiosque ; il descend sans cesse en accentuant l'inclinaison de son avant vers le fond : 20 mètres, 30... 40... 50... Les fusibles sautent, l'équipage est dans l'obscurité. Avec sa lampe de poche, Morillot éclaire le manomètre d'immersion : 60 mètres.

Le trait rouge de sécurité est dépassé depuis longtemps ; la pression de la mer va broyer la coque. Morillot donne l'ordre de « chasser partout ». Le sous-marin ralentit sa chute vers le fond, s'arrête puis remonte, d'abord lentement, puis très vite. Il va faire surface. Mais l'éclairage est rétabli. Une chance peut-être d'échapper à la meute ennemie, tenter de plonger de nouveau, malgré les avaries, et Morillot donne l'ordre d'ouvrir les purges, mais l'étrave est aperçue par les destroyers autrichiens qui l'attaquent au canon dont les obus crèvent la paroi. S'obstiner à replonger, c'est vouer tout l'équipage à la mort. Morillot, de nouveau, fait chasser l'eau des ballasts et ouvrir le panneau avant. Maintenant, il donne un ordre péremptoire à ses officiers et à l'équipage : celui d'évacuer son bâtiment qui agonise, les poussant lui-même, car il faut faire vite, vers l'étroite ouverture, vers la nuit pure, vers la vie.

Cols Bleus n° 234 20 avril 1951

Liste de la Flotte au 1er avril 1951

SOUS-MARINS

- JUNON Toulon
- CREOLE Toulon
- AFRICAINE Toulon
- ASTREE Toulon
- MILLE Toulon
- LAUBIE Toulon
- BLAISON Toulon
- BOUAN Toulon
- ROLAND MORILLOT Toulon



Poste central d'un sous-marin en plongée

Cols Bleus n° 235 11 mai 1951**Sous-marin AFFRAY**

La perte de l'Affray en avril dernier disparu a profondément ému l'opinion britannique et attiré de nouveau l'attention sur la question du sauvetage des sous-marins. Le public s'étonne qu'après tant de progrès accomplis au cours de la guerre dans l'ordre de la recherche et de la détection, de semblables disparitions soient encore possibles. Dans le cas de l'Affray, l'émotion est d'autant plus vive que les fonds, en Manche, n'excédaient pas soixante-dix mètres à l'endroit probable du sinistre et qu'un sauvetage eût été possible si le repérage avait eu lieu à temps. Ce dont le public ne se rend pas compte, c'est que

Cols Bleus n° 235 11 mai 1951 (suite)

les progrès accomplis au cours des hostilités ont tous été dirigés dans le sens du combat et non dans celui du sauvetage et que les moyens de recherche d'un sous-marin coulé sont à très peu de chose près, les mêmes qu'avant-guerre. Le radar, en particulier, qui a permis de traquer les meutes de Doenitz, est hors du jeu dès qu'un sous-marin est complètement immergé, c'est-à-dire quand il n'a plus ni périscopes ni schnorchel à la surface, et c'est évidemment le cas d'un sous-marin accidenté. Quant aux appareils de détection ultra-sonores, s'ils ont fait d'immenses progrès, c'est dans le sens du repérage en marche en vue d'une attaque, mais leur portée n'a pas été sensiblement accrue et la propagation des ondes reste toujours soumise aux mêmes aléas. Bien plus, une circonstance aggravante est venue, en Manche, paralyser les recherches : la présence sur le fond d'une telle quantité de coques coulées au cours de la guerre - en particulier de coques de sous-marins - que la discrimination à l'écho d'une épave particulière est devenue extrêmement difficile.

L'Amirauté Britannique attache cependant une grande importance à la découverte de l'Affray qui, seule, permettra de déterminer les causes du désastre et d'en prévenir le retour. Dans un communiqué remis à la presse, elle précise que la zone probable de la disparition avait été délimitée et que les recherches seraient poursuivies « devraient-elles durer des mois et même des années ».

Les précédents. Ce qui a le plus étonné les spécialistes, c'est qu'aucune trace n'ait encore été découverte : ni tache de mazout, ni épave, ni bouée, dans les précédents sinistres, et notamment dans le cas du Thétis, survenu aux mêmes profondeurs, le 1er juin 1939, l'alerte avait été donnée à 18 heures, et à 21 heures 40 un avion avait repéré une bouée. Les secours immédiatement envoyés sur les lieux devaient aboutir à 7 heures 40 le lendemain, à la découverte, à mer basse, de l'arrière du sous-marin qui émergeait.

Dans le cas du sous-marin américain Squalus, disparu sept jours avant au large des côtes du New Hampshire, l'alerte donnée à 11 heures 30 devait permettre au sous-marin Sculpin de découvrir une bouée téléphonique à 13 heures 40 et d'entrer immédiatement en contact avec les naufragés.

Dans le cas du Thétis, la promptitude des secours devait être sans effet : malgré la faible profondeur, le sauvetage individuel fut rendu difficile du fait de l'inclinaison du sous-marin. Les émanations de chlore avaient affaibli l'équipage, en sorte qu'après l'évacuation de quatre passagers, des accidents survinrent qui paralysèrent les opérations. Plusieurs tentatives de renflouage du navire aboutirent à un échec. Les câbles de la gabarre s'étant rompus, le sous-marin prit une inclinaison plus grande et cessa d'émerger à la marée suivante. Par contre, dans le cas du Squalus, les efforts des sauveteurs furent couronnés de succès.

La Marine des Etats-Unis venait de mettre au point depuis peu un système de sauvetage proposé par le Capitaine de Frégate Mac Garni et qui consistait en une cloche plongeuse susceptible d'être adaptée sur l'un. Quelconque des panneaux du sous-marin.

Le navire de sauvetage Falcon, muni d'une cloche Mac Cann, arriva sur les lieux le lendemain du naufrage. La cloche fut descendue à l'aplomb du sous-marin à 11 heures 40 et remonta à 13 heures 18 avec sept rescapés. Une deuxième descente permit le sauvetage de neuf autres membres de l'équipage. Après quoi, le câble de descente de la cloche se coinça. Les heures qui suivirent furent dramatiques ; l'air commençait à se raréfier et l'on crut un moment que les hommes ne résisteraient pas à une attente qui menaçait de se prolonger.

Mais après des efforts surhumains, les scaphandriers réussirent à débloquer le câble et la cloche put redescendre vers minuit pour délivrer les huit derniers survivants, qui avaient cru pendant quatre heures que tout espoir était perdu. La réussite exceptionnelle de ce sauvetage confirma les espoirs que la Marine américaine, avait mis dans la cloche Mac Cann.

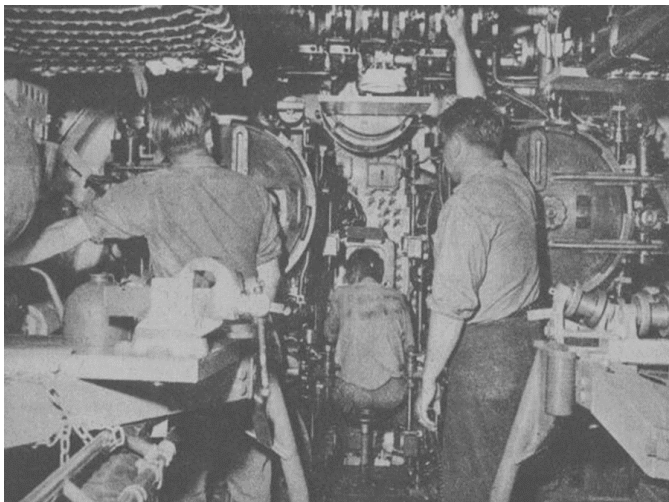
Les quatre navires spécialement équipés continuèrent leur service pendant toute la guerre, mais, s'ils furent utilisés pour bien des missions, ils n'eurent plus jamais l'occasion de servir à des sauvetages.

A. VULLIEZ.

Cols Bleus n° 235 11 mai 1951 (suite)

Sous-marin AFFRAY

Seule la Marine suédoise acheta des cloches Mac Cann. Le prix très élevé de ce matériel (il avait coûté aux Etats-Unis 23 millions de dollars) fit reculer la plupart des autres marines, en sorte qu'à l'heure actuelle, ces deux pays sont encore seuls à en posséder. Les chances de les utiliser sont en effet extrêmement faibles : il faut non seulement que le fond n'excede pas la profondeur limite de 100 mètres, profondeur qui permet aussi le sauvetage individuel, mais il faut également que le sous-marin soit posé droit sur le fond, toute inclinaison rendant difficile l'adaptation étanche de la cloche sur les panneaux. En sorte, qu'au bout du compte, il n'y a guère plus de chances de sauver un équipage avec la cloche qu'avec de simples appareils de scaphandres autonomes du genre Davis. Dans ces conditions, dira-t-on, pourquoi ne pas munir tous les membres de l'équipage d'un des scaphandres modernes comme les scaphandres Cousteau qui permettent aux plongeurs des performances exceptionnelles ? ; il y a malheureusement à cette question une réponse bien simple : doter 70 hommes d'un de ces appareils correspondrait, à bord du sous-marin, à un sacrifice de place absolument prohibitif. Le médiocre appareil Davis est déjà encombrant à stocker. Il est impossible d'aller au delà. Un sous-marin est fait pour combattre. C'est un engin de précision. Aucun autre navire ne connaît un pareil souci d'utilisation de la place disponible en vue des qualités combattives. Sacrifier à la sécurité, c'est diminuer ses qualités offensives, et de cela, les sous-marinières, à bon droit, ne veulent pas entendre parler ! aucun sous-marinière ne veut, en plongeant, imaginer qu'il ne pourrait pas remonter en surface à sa convenance. C'est là un état d'esprit magnifique contre lequel il serait vain de s'insurger. Et cela d'autant plus que, dans tous les accidents où l'enquête a été possible, la cause déterminante a toujours été un défaut de fonctionnement qui aurait dû être décelé à temps : vanne de tube lance-torpille sur le Thétis, vanne de prise d'air de Diesel sur le Squalus. C'est donc surtout dans le sens de l'entraînement et de l'amélioration du matériel que l'effort doit porter. Aussi ne peut-on qu'approuver les efforts de l'Amirauté britannique pour retrouver la coque du sous-marin perdu ; la connaissance des causes de l'accident peut seule prévenir un nouveau désastre.



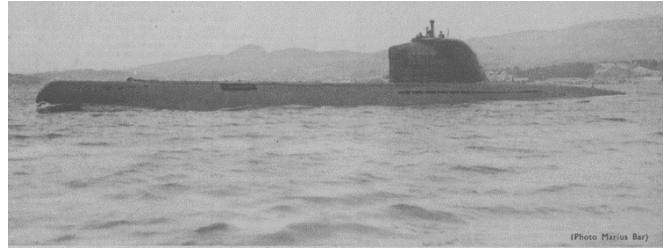
Cette photographie prise dans une des chambres des torpilles donne une idée de la complexité du mécanisme d'un sous-marin. On notera comment l'espace situé entre les palans pour torpilles est utilisé pour les couchettes pliantes

Cols Bleus n° 237 08 juin 1951

Le Cdt L'Herminier appelle ses anciens Nous demandons instamment aux anciens membres de l'équipage du « Casabianca » embarqués en 1942, au départ de Toulon, de se faire connaître à « Cols Bleus », en nous envoyant leur adresse.

Cols Bleus n° 238 22 juin 1951

Roland Morillot [1/2] - au cours de l'exercice "PROGRÈS"
Par Paul-Jean LUCAS



C'est à l'heure où le soleil commença à disparaître dans l'anse des Blancs-Sablons que le « Roland Morillot » sortit silencieusement de l'alvéole de béton où il était tapi depuis la veille. Il alla mouiller à coffre sur la rade calme et attendit, immobile, que la nuit fût tout à fait venue pour appareiller. Il était 23 heures quand il se détacha de sa bouée et glissa, lent et sombre comme la nuit, invisible sur l'eau noire qui semblait absorber l'éclat des phares, jalons clignotants au long du rivage. Nul bruit que celui d'un léger clapot. La voix du commandant résonne à peine dans le vent frais, donnant du kiosque étroit des ordres de manœuvre qui se répètent et s'amortissent jusqu'à se perdre dans les entrailles du navire, puis reviennent docilement jusqu'à nous. *A droite dix !... moteurs en avant un !... A droite dix !... redit le timonier, moteurs en avant, un !... A droite dix !... moteurs en avant un !...* Un instant se passe et la chaîne des voix lointaines rebondit vers nous, confirmant la sonnerie du « chadburn ». *La barre est dix à droite... La barre est dix à droite, les moteurs sont en avant un !... La barre est dix à droite, les moteurs sont en avant un !...* Obéissant comme un animal bien en main, le sous-marin avance avec précision. Les rives, que l'on devine aux reflets des feux intermittents, s'écartent de plus en plus... *Zéro la barre !...* Et l'écho reprend : *Zéro la barre... Zéro la barre...* Les feux rouges et blancs disparaissent maintenant derrière nous. D'autres sont encore loin devant, jetant leurs lueurs vagues sur la brume légère qui nous enveloppe pour nous protéger des zones dangereuses, car les « cailloux » sont nombreux dans l'Iroise. Du temps s'écoule, les clartés mystérieuses s'éteignent derrière nous, diluées dans la brume. L'une d'elles jette encore un pâle reflet derrière l'horizon par bâbord arrière et le large nous étreint avec son obscurité. Pendant quelques heures, le sous-marin marchera ainsi sur ses moteurs électriques, avec l'allure sournoise d'une couleuvre d'eau, pour rejoindre l'endroit prévu où il doit se poster dans l'attente d'une chasse. Au matin, nous plongerons. Car tout est prévu dans cet exercice naval interallié. Nous devons d'abord, après cette route de nuit, nager en faible plongée pour exercer l'aviation et les bâtiments de surface à nous repérer et, si possible, à nous couler (pas pour de vrai, pour de rire) et cette navigation de nuit en surface est strictement minutée. Cependant, le soleil entre de nouveau dans le ciel nuageux. A perte d'horizon, tout autour de nous c'est la solitude absolue sur l'eau grise qui fait osciller le long fuseau d'acier dans un roulis assez doux. En descendant l'échelle verticale dans l'étroite cheminée qui mène au poste central, une bouffée d'air tiède, au relent complexe d'huile et de café, pour enveloppe. Au passage, on laisse le réduit



Cols Bleus n° 238 22 juin 1951 (suite)

circulaire du poste de veille où se tient l'officier en second lorsqu'on navigue en surface et le commandant lorsqu'on est en plongée.



Le Commandant et deux Officiers, dans le kiosque du "Roland Morillot"
(photo Cols-Bleus)

C'est la passerelle de plongée. Il y a là, contenue en quelques mètres cubes d'espace, une quantité innombrable d'appareils et de cadrans indicateurs, les périscopes, celui de veille donne le guidon en faible plongée montera souvent sous la poussée de l'air comprimé vers la surface pour permettre un tour d'horizon rapide, celui de combat avec sa tourelle pivotante, œil d'une extrême précision qui orientera le tir sous-marin. L'homme de barre, devant son levier de commande, envoie la pression d'huile contrôlée qui actionne le gouvernail. Un inextricable : réseau de conduites de fils électriques aboutissent aux appareils qui contrôlent la profondeur de la plongée, la vitesse du bâtiment, sa direction, son inclinaison dans l'eau, sa gîte. Les baromètres, les thermomètres, les téléphones sont à portée du regard et de la main. En descendant quelques échelons, nous voici au poste central, à peine moins exigü que la « passerelle », où toutes les indications de celle-ci sont répétées. Là, tous les ordres du commandant parviennent et sont retransmis dans les différents postes du navire.

Les hommes des barres de plongée ne quittent pas du regard leurs cadrans, cependant que sur tous les appareils s'inscrivent les moindres mouvements et les moindres incidents de tout l'ensemble aux mille organes qui nous porte. Près du central est le « P.C. informations » avec ses appareils d'écoute sous-marine, sa table traçante lumineuse qui enregistre notre marche, la radio, l'asdic et les appareils de détection et de sondage. C'est le cerveau du bâtiment.

Car si un sous-marin en plongée profonde est aveugle, il peut se permettre d'être sourd. Des bâtiments adverses naviguant à plusieurs milles ont-ils détecté sa présence par des ondes ultra-sonores, qu'il en est averti par l'appareil récepteur « Andrieu » qui donne leur distance et leur direction. Des grenades sous-marines éclatent-elles au loin qu'il en est immédiatement averti, un bateau passe-t-il derrière l'horizon que le bruit de son hélice parvient jusqu'à lui. Et s'il ne peut envoyer des messages radio sans émerger une antenne, c'est à dire quand il navigue à faible profondeur, du moins peut-il en recevoir sur ondes longues jusqu'à une certaine profondeur. L'étroite coursive centrale qui traverse le sous-marin de l'avant à l'arrière donne accès à tous les services et à tous les organes du navire. Du poste central vers l'arrière, ce sont la minuscule cuisine où il s'agit de nourrir soixante-quinze hommes, puis sur deux étages des batteries d'accumulateurs innombrables, des logements pour le personnel, le compartiment des moteurs Diesel, celui des moteurs électriques et dans la pointe extrême de la poupe un petit atelier de mécanique fort utile. Vers l'avant, des alcôves donnent abri au P.C. opérations, à la chambre de poupée sans porte du commandant, au carré, où nous trouvions le moyen de tenir à six autour de la table, au poste de couchage des officiers et à celui des officiers-mariniers, à une chambre d'accumulateurs, aux lavabos. Le poste avant paraît vaste et haut auprès de ces « boxes » exigües. C'est qu'en plus du logement d'une partie de l'équipage, il abrite les six tubes lance-torpilles armés du sous-marin, orientés, trois superposés de chaque bord, et une réserve de dix-sept torpilles, soit vingt-trois en tout, tout son potentiel de combat, sa raison d'être et

Cols Bleus n° 238 22 juin 1951 (suite)

de plonger. Et voici justement qu'en revenant au poste central, nous entendons la voix calme du commandant crier : « Alerte ! » dans la descente du kiosque. Cette injonction est accompagnée de la plainte aiguë de la sirène intérieure qui fait se dresser d'un bond tout l'équipage. Je lève la tête, le timonier et un officier marinier qui étaient en haut sont déjà en bas, et les pieds, puis les jambes du commandant apparaissent en une seconde sur les échelons luisants. Il rabat au-dessus de sa tête le panneau circulaire qui nous emprisonne hermétiquement, serre le volant de fermeture. 16 mètres ! Chacun est déjà au poste, dans l'étroite coursive, sortant d'invisibles trous, les hommes, sans une bousculade, sans s'interpeller, sans un faux mouvement sont parvenus, qui, à ses moteurs qui, à ses cadrans, qui, à ses volants qui, à ses écouteurs, avec des gestes prestes et précis. L'air comprimé a été envoyé dans les purges de ballasts avec un bruit d'explosion, et surveillés par des officiers mariniers, les hommes de barre provoquent la descente. Le navire, comme un poisson qui fuit a déjà piqué vers le fond. Dans tous mes muscles, je le sens s'incliner ainsi qu'une monture puis se redresser. Schnorchel ! L'étrange cheminée s'élève avec un bruit de tramway qui passe, et stoppe indiquant la hauteur de son ascension. Les moteurs électriques sur lesquels nous



marchions en surface, entraînent la mise en marche des Diesels qui se mettent à tourner avec un ronronnement régulier. Quarante secondes se sont écoulées depuis l'ordre d'alerte. Nous sommes à faible plongée, à profondeur de schnorchel dont l'ouverture doit, à la surface de l'eau ne dépasser que de quelques décimètres sur tout l'horizon de l'Océan. C'est cette ouverture seule qui conditionne maintenant notre marche sous l'eau. Les moteurs Diesels aspirent l'air vicié de l'intérieur et l'envoient dans l'atmosphère avec le gaz d'échappement, cependant que l'air frais du dehors arrive dans notre prison mouvante et rend la température fort supportable. Un système de vannes et de clapets de sécurité empêchera, s'il y a lieu, les paquets d'eau de la houle d'entrer dans l'étroite et longue cheminée. Nous allons ainsi naviguer à plongée de schnorchel pendant un certain temps. C'est là, un des thèmes de l'exercice « Progrès » :

Cols Bleus n° 238 22 juin 1951 (suite)

la recherche par l'aviation de protection «adverse», des sous-marins ennemis que nous sommes, avec notre mauvaise intention de couler les bâtiments de commerce et au besoin les navires de guerre pourquoi pas ? du convoi dont ils assument la sauvegarde. Bien que des dispositifs aient été montés autour de l'orifice de notre schnorchel, il laisse sur la surface un sillage révélateur d'autant plus visible que la mer est plus calme. Le périscope de veille est élevé à son tour et, par ses lentilles et ses petits miroirs mystérieux, nous apercevons tout l'infini du ciel et de la mer. A quelques échelons plus bas, les radios et les écouteurs, casqués curieusement ont le visage tendu dans une attention silencieuse. Des minutes passent... On signale soudain un bruit d'avion très lointain semble-t-il. Le ronronnement se rapproche, s'amplifie, puis s'éloigne... De nouveau le silence... Un autre roulement est entendu. Cette fois, il s'avance sur nous amplifié par les appareils d'écoute. Le commandant, le front enfoncé dans le viseur, oriente le périscope en tous sens. Soudain, un point lui est apparu qui vient vers nous. Dans la réalité d'une opération, nous aurions déjà abaissé schnorchel et périscope et plongé davantage sans doute. Mais aujourd'hui, nous sommes le cobaye d'observation aérienne et nous devons attendre passivement, en marche lente, que les observateurs nous trouvent. Ceux-ci ne réussissent pas encore cette fois. Mais la troisième patrouille nous a découverts après avoir fait de grands cercles sous les nuages légers. Elle fonce sur nous pour nous reconnaître et lance dans notre sillage un « phoscar » sorte de bombette fumigène qui situe notre position. Au loin, un autre « phoscar » aussi a été lancé sur un autre sous-marin sans doute... Et bientôt, lointaines, des explosions sous-marines parviennent jusqu'à nos oreilles : une... deux... une, deux, trois, quatre.* encore quatre... Un sous-marin a été repéré et sans doute... « coulé » par des grenades. Quant à nous, pour cette fois, les chasseurs de surface ne nous trouvent pas malgré les indications de l'aviation.

Cols Bleus n° 239 06 juillet 1951

BIZERTE se souvient et honore les morts du "FARFADET" et du "LUTIN"

Le dimanche 17 juin, une courte cérémonie émouvante s'est déroulée à Ferry ville, pour commémorer la perte des sous-marins « Farfadet » et « Lutin » au cours des années 1905 et 1906. Le vice-amiral Barjot, commandant la Marine en Tunisie, a déposé une gerbe au pied du monument qui fut érigé en souvenir des marins disparus à la suite de cette catastrophe. Le contre-amiral Wietzel, major général à Sidi-Abdallah était présent. Les honneurs étaient rendus par une garde de marins. Il ne nous paraît pas inutile, en ces jours où la disparition encore inexpiquée de l' « Affray » émeut le monde entier, de rappeler la fin du « Farfadet » et du « Lutin » qui, à un an d'intervalle, coulèrent à Bizerte. Le 6 juillet 1905, vers 8 heures du matin, le sous-marin « Farfadet » quittait le bassin des sous-marins pour aller effectuer dans le lac des exercices de lancement de torpilles. Le commandant venait de donner l'ordre d'immersion (plongée par l'arrière) : la plongée fut très brusque et l'eau envahit immédiatement le panneau, non rabattu par suite d'un mauvais fonctionnement. Le commandant tenta lui-même d'en assurer une meilleure fermeture, mais il fut violemment projeté dans l'eau, ainsi que deux hommes d'équipages, ces trois hommes, seuls rescapés, furent recueillis par les bateaux sauveteurs. Cependant, le sous-marin avait pris une pointe négative et vint enfoncer son avant dans la vase, l'arrière émergeant de 2 ou 3 mètres seulement de la surface. Les effets de courant provoquèrent ensuite l'immersion complète du bâtiment. La « Dépêche tunisienne » rappelle que : « Les opérations de sauvetage commencèrent aussitôt et à 11 h 30 les scaphandriers frappèrent contre la coque des coups de marteau en signe d'appel ; de l'intérieur on leur répondit avec beaucoup de force. L'expérience fut renouvelée à 3 h 30 après midi : les réponses étaient alors faites assez faiblement. Le matin du 7 juillet, une puissante grue de la Compagnie Hersent amène le « Farfadet » à fleur

Cols Bleus n° 239 06 juillet 1951 (suite)

d'eau. L'émotion et la joie atteignent le paroxysme ; on peut rapidement renouveler la provision d'air et même causer avec les naufragés à travers la cloison de l'arrière. Subitement, un des bras de la grue cède et le « Farfadet » coule de nouveau. Les travaux de sauvetage reprennent sans retard ; une fois de plus, le « Farfadet » est soulevé et dirigé vers le bassin.



NDLR : Amené en France en 1961, le monument est, depuis 1969, dans la ville de Mourenx (64150)

Mais il était dit que la malchance poursuivrait le pauvre sous-marin jusqu'au bout; les chaînes se brisent encore, hélas et le « Farfadet » coule pour la troisième fois sur un lit de vase argileuse. Nouvelle plongée des scaphandriers : les marins enfermés ne répondent plus aux appels. Une troisième fois le « Farfadet » est soulevé ; les chaînes cèdent encore. Les douze hommes d'équipage qui étaient restés à bord, enfermés, ont péri. La coque du « Farfadet » fut renflouée au moyen d'un dock flottant le 16 juillet 1905. Les opérations de sauvetage furent effectuées sous le commandement de l'amiral Aubert, Le ministre de la Marine, M. Thomson s'était rendu à Bizerte à bord du « Desaix », et, afin de se rendre compte par lui-même, il participa à une plongée d'une demi-heure sur le sous-marin « Korrigan », de la même classe que le « Farfadet ». Au cours des obsèques des victimes qui eurent lieu le 18 juillet 1905, plusieurs discours furent prononcés, notamment par les amiraux Fournier et Aubert et par M. Pichon, Résident Général. Un an après la perte du « Farfadet » c'était celle du « Lutin ». Le 16 octobre 1906, le « Lutin », de même classe que le « Farfadet », commandé par le commandant Fepoux, effectuait des manœuvres de plongée au large de Bizerte. Il était escorté du remorqueur « Ischkeul ». Le temps était mauvais, la mer dure. Le « Lutin », sans que rien laissât prévoir une catastrophe, coula brusquement « comme une bouteille », suivant l'expression d'un témoin oculaire. Le sous-marin se trouvait à environ 2 milles de la côte et à 500 mètres de la jetée Est, sur fond de 40 mètres environ. Seize hommes d'équipage dont deux officiers se trouvaient à bord et ont tous péri. Le ministre de la Marine, M. Thompson, cette fois encore, se rendit aussitôt à bord de la « Jeanne-d'Arc », à Bizerte, le 19 octobre. En outre, trois bâtiments de guerre anglais, l'« Implacable », le « Carnavon » et l'« Albatros », venus de Malte participèrent aux opérations de sauvetage. La coque du sous-marin fut repérée dès le 19 octobre et les opérations de renflouement commencèrent aussitôt. Renfloué, le « Lutin » fut remorqué au bassin de Radoub, à Sidi-Abdallah, le 27 octobre. L'enquête révéla qu'il y avait eu une brusque voie d'eau à l'arrière. Les obsèques des victimes eurent lieu le 30 octobre 1906, à Bizerte. Cette fois, ce furent les amiraux Bellue et Barnaud, le général Meunier et le baron d'Anthouard qui y prononcèrent des allocutions.

Roland Morillot [2/2] A la recherche du convoi.

Suite du reportage de Paul-Jean LUCAS (CB 238). Notre « Roland Morillot » poursuit donc sa navigation en plongée peu profonde : profondeur de schnorchel qui lui

Cols Bleus n° 239 06 juillet 1951 (suite)

permet d'utiliser les moteurs à gasoil et de rester presque indéfiniment sous la surface de l'eau puisque, à l'intérieur du navire, l'air est constamment renouvelé. Profondeur de périscope aussi dont l'œil magique permet au commandant de faire de fréquents tours d'horizon. Mais il n'est pas que le périscope de veille, le périscope de combat, monté sur une tourelle pivotante donne des indications d'une extrême précision pour l'officier torpilleur au moment de l'attaque. Pour cette phase de l'exercice, nous avons quelque peu abandonné le rôle véritable du sous-marin qui est de rester, avant tout, invisible et de se soustraire par des manœuvres en plongée à toute découverte de l'ennemi. Satisfaisant aux thèmes des états-majors, le « Roland Morillot » sera bon enfant pendant quelques heures encore. Il naviguera dans la zone prescrite avec son brave schnorchel à l'air, sillage compromettant sur la mer calme et il exposera sa longue silhouette sombre dans l'eau, aux regards de l'aviation. Cible volontaire, il sera repéré « triomphalement » par l'aviation et les bâtiments de surface, chasseurs ou escorteurs seront prévenus de sa présence. Pensez qu'il n'a, pour le moment, pas le droit de faire de zig-zags, qu'il doit, de temps en temps, marquer sa position par des envois de bombettes, et que le moindre repos sur un lit de sable fin lui est interdit.

Malgré ces handicaps, le « Roland Morillot », plusieurs fois repéré et détecté, ne subira pas l'attaque des éléments protecteurs du convoi que nous poursuivrons bientôt à notre tour. Il s'agit de gagner, de jour, une zone favorable à l'attaque sur le passage du convoi.

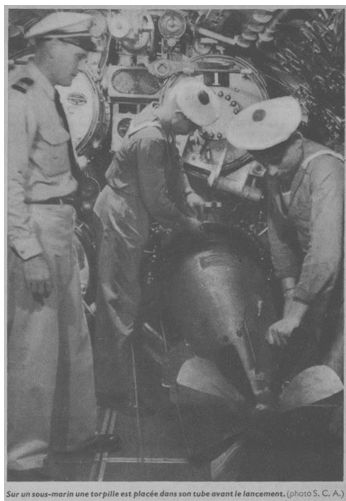
Pourquoi une zone est-elle ou non favorable, puisque, par définition, le sous-marin doit être invisible ? Il y a plusieurs raisons : la question de la profondeur des fonds d'abord. Un sous-marin qui peut se reposer avec discrétion, peut attendre sans beaucoup de risques que la proie vienne vers lui. Ensuite, la présence de récifs qui font un rempart au submersible en interdisent l'accès du plan d'eau à une force navale importante qui ne pourrait y manœuvrer. La présence d'un champ de mines où les bâtiments et les convois risquent de s'égarer en parant les attaques, etc. C'est dans le cas présent, en tentant de gagner une telle zone que nous risquons le plus, mais les patrouilleurs, en fin de journée, n'auront pas réussi à nous « neutraliser » (dans la réalité, à nous couler).

Pendant la première partie de la nuit, nous nous plaçons dans les conditions les plus favorables.

Les diesels sont stoppés et, avec son tintamarre habituel, la cheminée du schnorchel est rentrée. Le groupe spécial de moteurs électriques silencieux, qui entraînent les arbres d'hélices à l'aide de courroies, est mis en route. Des ordres brefs sont donnés par le commandant, répétés, exécutés, confirmés et nous nous enfonçons pour quelques heures dans la profondeur de la mer. C'est alors une série de sensations étranges qu'on ne perçoit sur aucun autre navire. Le sous-marin moderne est conçu et réalisé pour naviguer en profondeur. Sa véritable ambiance, c'est la masse de l'Océan. C'est ainsi que ses formes hydrodynamiques lui assurent une vitesse plus grande en plongée qu'en surface. Poursuivi ou poursuivant, le « Roland Morillot » peut faire route dans l'eau à 15 nœuds pendant plus d'une heure sur sa réserve d'accumulateurs tout en gardant un excédent de puissance qui lui permet de continuer à une vitesse moindre. C'est déjà une possibilité considérable et qui sera sans doute augmentée dans l'avenir. La construction a été réalisée par les Allemands et il est sorti du chantier, au début de 1945, l'un des premiers modèles de son type que l'ennemi, à cette époque, voulait construire en grande série. Nos arsenaux l'ont considérablement modifié, le dotant des appareils d'information, de transmission, de détection les plus modernes. Par contre, le radar a été momentanément supprimé parce qu'inutile. Un sous-marin à schnorchel ne doit, pour ainsi dire, jamais faire surface. Les moyens de détection doivent être étudiés pour la navigation sous-marine. Il en est de même pour les armes de combat, et le canon qui armait la plage avant a été supprimé ainsi

Cols Bleus n° 239 06 juillet 1951 (suite)

que les rambardes et les ancres. Réduire au minimum toutes les aspérités qui peuvent gêner la navigation en plongée ou s'accrocher dans des épaves, des filets de pêche ou des filets de protection. Le sous-marin doit pouvoir évoluer comme un poisson. Et c'est là l'une des sensations dont je parlais tout à l'heure lorsqu'on est en plongée, étendu sur une couchette étroite par 80 mètres de fond. Le corps décontracté suit le balancement continu du roulis léger, régulier comme le mouvement d'une horloge et ressent toutes les évolutions du bâtiment, qu'il oblique vers les fonds, qu'il remonte ou qu'il change de cap. Il n'y a pas, ainsi que dans une chambre de destroyer, par exemple, ce froissement des lames contre les flancs du navire ou les paquets de mer qui heurtent violemment vos hublots ; Il n'y a pas 1er ronronnement des machines ou les coups sourds du mauvais, temps qui vous secouent durement. Vous vous identifiez à cette énorme bête aquatique, silencieuse et souple qu'est devenu le sous-marin est, entouré de la masse d'eau fluide et obscure qui vous a englouti pour un temps, vous, êtes, en dépit de l'inconfort, remarquablement bien, peut-être parce que l'imagination aidant, vous êtes hors du monde connu. Les cadrans indiquent tous vos mouvements à ceux qui sont chargés de les régler avec une tension d'esprit qui augmente encore le silence. Les écouteurs notent des bruits mystérieux qui viennent de très loin. Les ondes longues vous arrivent et vous transmettent des ordres et des indications par le miracle des lampes électriques, et chacun à bord, avec des gestes sobres et de rares paroles, contribue à la marche régulière, impeccable du bâtiment. La stabilité donne une entière confiance à ses occupants. C'est qu'il a été rigoureusement « pesée » avant l'appareillage. Cette « pesée » se fait par les niveaux de l'eau absorbée avant le départ. Il faut tenir compte du matériel emporté, de la charge de gasoil, des passagers supplémentaires. C'est une opération précise et d'importance et dont dépendent, à 200 ou 300 kilos près, les manœuvres futures de plongée et les évolutions dans l'eau. Depuis quelques années d'ailleurs, les perfectionnements techniques n'ont pas servi : seulement aux manœuvres de combat, mais aussi au confort relatif de l'équipage. La nécessité de rester longtemps en plongée a obligé les constructeurs à trouver des solutions pour l'évacuation des déchets de toutes sortes, de l'existence quotidienne de 75 individus, ordures ménagères, lavabos, etc. et de petits tubes à air comprimé envoient chaque jour aux poissons enchantés, ces résidus enfermés dans des sacs. L'eau douce est évidemment mesurée, mais on se douche très bien à l'eau de mer. La lumière électrique n'est pas restreinte et le cuisinier fait pour tout son monde, une cuisine parfois délicate et abondante. Mais ce qu'on ne saurait sous-estimer, c'est l'union qui règne à bord entre tous les éléments de l'équipage et de l'état-major, union qui est une véritable fraternité, dans une atmosphère morale où tout tourne rond. Chacun connaît les risques du métier et malgré tout ils sont réels. Mais les équipages de sous-marins sont volontaires, et d'avance, ils acquiescent à ces risques, à cette vie dure et inconfortable. Chacun d'ailleurs accepte sa part de responsabilité et fait confiance à son camarade, depuis le commandant jusqu'au simple matelot. L'expérience et la minutie de l'état-major se sentent aidées par l'entraînement et l'homogénéité de l'équipage et la discipline éclairée de la maîtrise. Au petit matin, nous avons traversé sans être vus, les écrans de protection du convoi. Nous voici dans une zone extrêmement dangereuse et pourtant il nous faut remonter vers la surface car c'est peut-être bientôt que nous allons attaquer. Une ascension oblique comme sur le flanc d'une invisible colline. Le périscope est relevé. Déjà les appareils détecteurs ont perçu le bruit régulier de bâtiments nombreux. Un tour de périscope et voici que le commandant voit devant lui dans la brume légère qui couvre la mer les silhouettes claires de deux grands bateaux à portée de torpilles. Hélas ce sont, d'abord, au premier plan, la « Gloire » croiseur français et l'« Indomptable », porte-avions britannique.

Cols Bleus n° 239 06 juillet 1951 (suite)

Sur un sous-marin une torpille est placée dans son tube avant le lancement. (photo S. C. A.)

Morceaux de choix certes, mais que le thème de l'exercice nous interdit de torpiller parce que navires de commandement, c'est une règle que nous ne pouvons transgresser. Dans la réalité, nous les aurions envoyés par le fond. N'importe, l'officier torpilleur a pris ses relevés et calculé son tir, chose délicate car les tubes lance-torpilles ne sont pas orientables et lancent dans l'axe de marche du sous-marin. Le réglage des gyroscopes qui donneront sa bonne direction à la torpille une fois à l'eau est compliqué mais exécuté rapidement. Il doit tenir compte de la vitesse de marche de deux bâtiments parfois en route parallèle et l'angle de visée doit être soigneusement déterminé. Mais pour ce coup-ci, nous ne « lancerons » pas, bien que tout soit paré : nous nous bornerons à émerger le kiosque du « Roland Morillot » pour montrer la rectitude de notre évolution et à replonger immédiatement dans les profondeurs de l'Océan, la rapidité de notre action a surpris notre proie et si nous enregistrons la mitraille des échos « asdics » de l'«ennemi» nous ne ressentirons encore cette fois aucune explosion de grenades proches. Jusqu'au début de l'après-midi, nous rechercherons, avec prudence, les autres navires du convoi qui paraissent fuir vers le Nord.

Trompés par les bruits de chalutiers et de bâtiments marchands, nous le perdrons même... quelque peu... mais quel dommage... cette torpille... refoulée.

Après trente-deux heures de plongée, nous faisons surface. Toutes les heures, l'ingénieur qui nous accompagne, a dosé la pureté de l'air respirable et sa teneur en acide carbonique à l'aide de mystérieuses petites bouteilles et de fragiles ampoules. L'ouverture du panneau du kiosque est chose minutieuse, car l'air comprimé dans le bâtiment par la manœuvre des ballasts risquerait d'emporter bien des choses en s'enfuyant brusquement à l'extérieur. Notre position était prévue, car en ; faible plongée, nous avons pu faire le « point console » grâce aux indications reçues par radio de stations fort éloignées, en France, en Irlande et au Portugal et dont le recouplement nous a placés avec précision sur la surface calme, fraîche et combien pure de l'Océan, tout frémissant de nouveau. Le sous-marin silencieux poursuit sa marche clandestine. Il est devenu l'un des piliers principaux de l'action navale avec son ennemi implacable, le porte-avions. La marine, en temps de guerre, a deux missions qui se confondent : surveiller les côtes et protéger la : navigation (ravitaillement et transport de troupes). Le sous-marin doit, d'une part, empêcher les convois ennemis de circuler et d'atteindre les côtes en vue d'un débarquement offensif. Il est donc à la fois offensif et défensif. Son ennemi, est le porte-avions qui place en pleine mer des éléments aériens de détection, de reconnaissance et de combat. Les exercices interalliés de ces trois derniers étés ont démontré la valeur primordiale de ces deux armes modernes, le submersible et l'aviation embarquée. C'est vers leur perfectionnement que sont orientés aujourd'hui les efforts de nos états-majors et de nos savants techniciens.

Cols Bleus n° 240 20 juillet 1951**LES ANCIENS DES SOUS-MARINS**

Une association amicale d'anciens marins va renaître. C'est celle des anciens sous-mariniers. On sait quelle solide union représente l'équipage d'un sous-marin du commandant au simple matelot. On sait aussi que les souvenirs sont nombreux pour ceux qui, ayant quitté la marine, après avoir fait campagne pendant l'une ou l'autre guerre mondiale cherchent à se retrouver. En 1940, M. J.-B. Fouquet, ancien sous-marinier, avait fondé une association qui ne put poursuivre sa carrière en raison de l'occupation. Aujourd'hui, M. J.-B. Fouquet, encouragé par le vice-amiral Lacaze, ancien ministre, membre de l'Institut, par le C. V. de Fourcauld, président de la F.A.M.M.A.C. et par le C.V. L'Herminier, qui commanda le « Casabianca », lance un appel à tous ses camarades, anciens sous-mariniers de tous grades pour faire revivre cette association. Nous ne saurions trop nous associer à cette initiative espérant que tous les sous-mariniers « non en activité » y répondront sans retard. ; En conséquence, les anciens des sous-marins, quels que soient leur grade ou la région de leur domicile, sont instamment priés de se faire connaître à M. J.-B. Fouquet, président national des anciens des sous-marins, combattant volontaire et médaillé militaire, 208, boulevard Saint-Denis, à Courbevois, Seine

Cols Bleus n° 241 03 août 1951**LA GRANDE-BRETAGNE prête des sous-marins à la France**

La Grande-Bretagne prête à la France, pour une période de quatre ans, quatre sous-marins : « Statesman », « Satyr », « Spiteful » et « Sportsman ». Ils sont actuellement remis en état dans les ports britanniques, sous le contrôle de l'Amirauté et aux frais du gouvernement français. Après la conclusion satisfaisante de leurs travaux de refonte et de leurs essais, ces bâtiments seront transférés sous pavillon français et prendront les noms de : « Sultane », « Saphir », « Sirène » et « Sybille ».

Cols Bleus n° 242 24 août 1951**LES ANCIENS DES SOUS-MARINS**

Un nombre considérable d'acceptations est déjà parvenu tant à Cols bleus qu'au président national des anciens sous-mariniers. Nous rappelons que tous les anciens sous-mariniers, quel que soit leur grade de leur période active ou leur ancienneté, doivent se faire connaître à Cols bleus. L'association, qui avait été fondée en 1940 par le sous-marinier Fouquet, reprend son activité. Les inscriptions sont notées et une assemblée élira en octobre prochain son nouveau bureau. Le vote par correspondance sera admis et les membres inscrits recevront en temps utile toutes indications. Disons que l'association sera affiliée à la F.A.M.M.A.C. et que l'appartenance à une amicale régionale n'empêche en rien d'adhérer à celle des sous-mariniers dont la plupart ont le désir de se retrouver. Le Vice-Amiral Lacaze, ancien ministre de la Marine, membre de l'Institut, le Capitaine de Vaisseau de Fourcauld, président fédéral de la F.A.M.M.A.C., le Capitaine de Vaisseau l'Herminier, qui commanda le Casabianca, donnent tout leur appui à l'amicale en formation des anciens sous-mariniers. Inscrivez-vous dès maintenant à Cols bleus, 10, rue Vivienne, Paris, en indiquant brièvement vos états de services dans les sous-marins et en joignant un timbre pour réponse.

Cols Bleus n° 244 21 septembre 1951

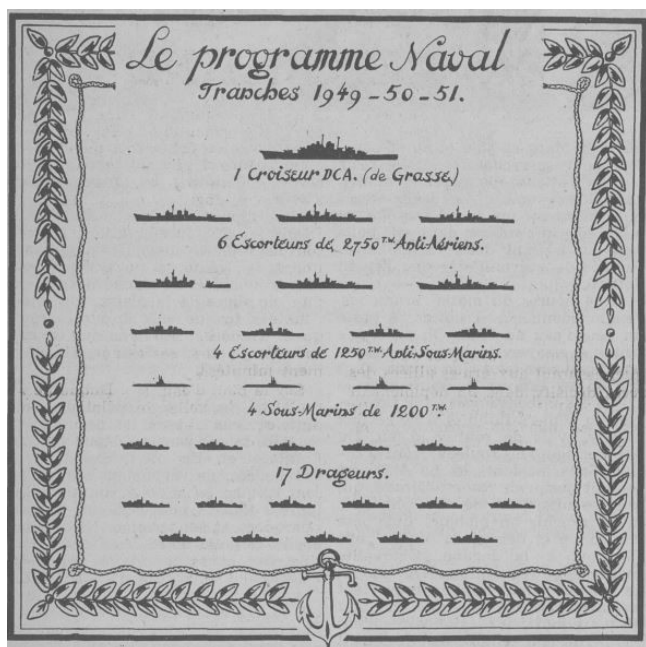


Des Sous-Marins sur la Tamise Du 18 au 28 septembre, deux sous-marins de la classe «A» c'est-à-dire du même type que l'«Affray» seront amarrés au quai de l'Exposition de la Rive Droite de la Tamise, et le public pourra les visiter. Sans doute verra-t-on s'y ruer les écoliers passionnés de moteurs, et aussi leurs parents, car en Angleterre, tout ce qui a trait à la mer intéresse tout le monde ; et c'est la première fois que des sous-marins auront remonté aussi loin la Tamise. Les reporters du Service français de la 15.B.c seront eux aussi sur les lieux, et ils espèrent vous parler plus longuement de ces sous-marins au cours de l'émission « D'un samedi à l'autre », le 22 septembre, à 21 h. 30. L'«Aeneas» est spécialement destiné à servir dans le Pacifique. Du même type que l'«Affray» qui disparut si tragiquement, il est muni de sept mitrailleuses et de dix tubes lance-torpilles, six à l'avant et quatre à l'arrière. Son équipage est de soixante hommes. (Photo Central Press Ltd.)

Premier pas d'un redressement (extrait)

Le programme de constructions navales français se traduit par la liste suivante :

- 1 croiseur antiaérien 8000 tonnes
 - 6 escorteurs rapides 16200 tonnes
 - 4 escorteurs de convois 6000 tonnes
 - **4 sous-marins 4800 tonnes**
 - 17 dragueurs 3200 tonnes
- soit 32 bâtiments totalisant 38200 tonnes



Cols Bleus n° 245 05 octobre 1951

CHERBOURG a dignement honoré les morts du «SURCOUF» et des F.N.F.L.

C'est par le général de Gaulle, en présence d'une foule énorme et recueillie, qu'a été inauguré le monument élevé, sur la jetée de Cherbourg, à la mémoire des marins du Surcouf et des équipages des Forces Navales Françaises Libres disparus en mer pendant la dernière guerre. Les invités avaient pris place sur le transbordeur Ingénieur-Cachin

Cols Bleus n° 245 05 octobre 1951 (suite)

qui servit en Angleterre pendant les hostilités sous le nom de Volontaire. La musique des Equipages de la Flotte, un détachement de fusiliers marins, des délégations de marins du navire britannique Zodiac et de marins hollandais du sous-marin C-27 étaient alignés sur la jetée lorsqu'arrivèrent les autorités qui se groupèrent autour de M. Lebas, préfet de la Manche. On remarquait : le V.A. Nomy, chef d'état-major général par intérim, le V.A. Thierry d'Argenlieu, le V.A. Auboyneau, le C.A. Querville, les généraux Valin, de Larminat, les parlementaires de la Manche, le consul des Etats-Unis, des attachés militaires de Grande-Bretagne, des Pays-Bas, de Belgique, de Norvège et de Grèce.

A 10 h. 30 précises, le général de Gaulle arrivait et saluait, aux accents de la « Marseillaise », le drapeau des fusiliers marins : il passait le piquet d'honneur en revue, et prenait place au premier rang de la tribune dressée à l'extrémité de la jetée, au pied du monument que recouvrait un drapeau tricolore. La messe fut alors célébrée, à bord du transbordeur, par un moine bénédictin, ancien combattant de la France Libre qu'assistèrent Mgr Leridez, vicaire général, Mgr Gaillard, aumônier général des F.N.F.L. et le R.P. Starky, ancien aumônier des fusiliers marins. A la fin de l'office, le R.P. Starky rendit un pieux et bel hommage aux marins du Surcouf et à tous ceux qui périrent en mer au cours de la dernière guerre, à tous les marins... Il s'attacha également à retracer la vie exemplaire du commandant Blaison et tira la haute leçon que nous ont donné les équipages morts au combat. . .

Puis l'amiral Auboyneau, ancien chef d'état-major des F.N.F.L., retraça la magnifique épopée maritime, vécue, et écrite par tous les équipages disparus face à l'ennemi : « *En luttant, en mourant, dit-il, ils ont tracé sur tous les océans, un sillage que nulle vague n'effacera jamais...* » Et suivit le glorieux et douloureux palmarès des unités françaises disparues ou blessées sur la route glorieuse qui allait conduire à la victoire. Enfin, le général de Gaulle prit possession de la tribune. Il retraça la glorieuse carrière du Surcouf, né à Cherbourg, et mit en relief la farouche résolution de tous ceux de la France Libre auxquels « *la victoire a donné raison* ». Le général de Gaulle rappela la mission maritime 'de la France à laquelle sa position stratégique, les vastes territoires qu'elle contrôle dans toutes les parties du monde font un devoir de reconstruire une flotte : « *Ce n'est évidemment pas aux grands nombres, ni aux grandes dimensions que peut prétendre notre Marine. Mais qu'on lui donne ce qu'il faut pour vivre et pour servir... Nous ne saurions accepter de cesser d'être nous-mêmes... de nous dérober au devoir d'être la France...* »

Le général dévoila alors le monument que bénit Mgr Leridez, puis la clique sonna « Aux Morts », cependant que tous les chalutiers de notre flottille défilaient abondamment pavoisés. Aux souhaits de bienvenue de M. Soufflet, maire de Cherbourg qui dit au général, sa joie de l'accueillir dans « *ce port de la Libération qui n'aurait pas été le port de la Libération si vous n'aviez pas été là* », l'illustre visiteur répondit :

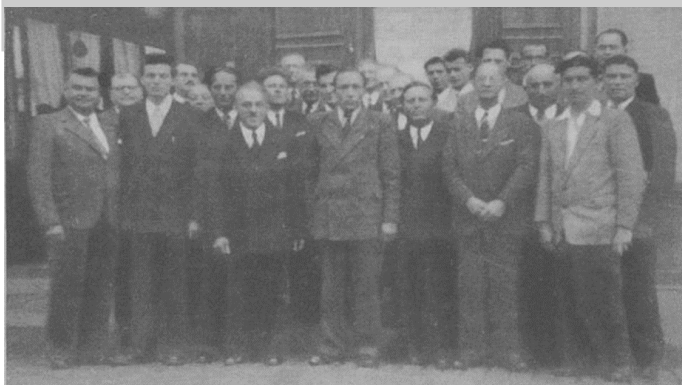
« *Mon cœur est plein d'espérance, car j'ai toujours pensé à la pérennité de la France !* »

A. L. M.

Cols bleus

Cols Bleus n° 245 05 octobre 1951 (suite)**LES ANCIENS DES SOUS-MARINS**

Le 16 septembre avait lieu la première réunion de cette Association Amicale qui, pour ses débuts, réunissait déjà un nombre important de membres. A dix heures vingt, le président, M. J.-B. Fouquet, ouvrait la séance en rappelant tout d'abord que l'Amicale, fondée naguère, par lui, à Marseille, avait été dissoute pendant l'occupation. Après une minute de silence en hommage aux sous-mariniers morts au champ d'honneur ou décédés à la suite de blessures ou de maladies contractées en service, il fut donné lecture des statuts par M. Fouquet. Puis ce fut le vote pour l'élection du bureau et l'on aborda quelques problèmes urgents : paiement des cotisations, établissement des diplômes et insignes. Le premier drapeau des Anciens des Sous-Marins va être créé, il sera, suivant la volonté de tous, remis solennellement au président général, le 11 novembre 1951, dans la cour des Invalides, en présence des membres de l'Amicale et devant les troupes. Les membres présents émettent le vœu que la remise du drapeau soit effectuée par le Capitaine de Vaisseau, président fédéral de la F.A.M.M.A.C., de Fourcauld, dont le fils, second à bord du sous-marin « Prométhée », est mort avec son équipage, le 7 juillet 1932, en face de Cherbourg. Après la remise du drapeau, il a été envisagé de déposer une gerbe au Soldat Inconnu. Des motions de remerciements furent ensuite votées à MM. le Vice-amiral Lacaze, ancien ministre de la Marine, membre de l'Institut, président des Naufragés, président du Comité de Patronage des Anciens des sous-marins ; au Vice-Amiral Reboul Hector Berlioz, vice-président d'honneur de l'Amicale, au Capitaine de Vaisseau de Fourcauld, membre du Comité, par sa qualité de président de la F.A. M.M.A.C. ainsi qu'au Capitaine de Vaisseau L'Herminier, commandant du « Casablanca », membre du comité. La radio et la presse françaises, qui ont fait connaître la jeune Amicale, méritent aussi la gratitude des amicalistes ; en particulier le journal « Cols Bleus » qui sert de lien entre toutes les associations d'anciens marins et dont le directeur, n'a pas ménagé sa peine. Des applaudissements chaleureux ont salué le nom du camarade Malinvaud qui fait don à l'Association des diplômés, cartes à lettres. Puis, après que plusieurs membres eurent relaté quelques anecdotes « sous-marinières », la séance, qui s'était tenue dans une ambiance fraternelle, fut levée.



M. Fouquet, président de l'Amicale des Anciens Sous-mariniers, entouré de ses principaux collaborateurs.

Les Anciens des Sous-Marins ont pris un bon départ

Cols Bleus n° 246 19 octobre 1951**LES ANCIENS DES SOUS-MARINS**

Le 28 octobre aura lieu la présentation de notre drapeau, en présence du Vice-Amiral Lacaze, ancien Ministre de la Marine ; du Capitaine de Vaisseau de Fourcauld, président fédéral de la F.A.M.M.A.C. ; du Capitaine de Vaisseau L'Herminier, commandant du « Casablanca » ; de notre président d'honneur, le Vice-Amiral Reboul Hector Berlioz. La cérémonie se déroulera à 10 h. 30 au Palais de Chaillot, Musée de

Cols Bleus n° 246 19 octobre 1951 (suite)

la Marine (entrée par le jardin, porte de la Conservation, métro « Trocadéro »). Le bureau de l'Amicale fait appel à tous les anciens sous-mariniers pour être présents avec leurs familles. L'Amicale serait heureuse que tous ses membres fussent en tenue avec décorations et que se joignent à eux le plus grand nombre possible de leurs camarades de l'active. En raison des délais demandés par l'Administration des P.T.T. pour l'établissement d'un compte chèques postaux au nom de l'Amicale, nous prions instamment nos membres d'adresser tous versements, cotisations, participations, etc., par mandats-cartes au nom de M. le Trésorier général, sans autre indication, Cols bleus, 10, rue Vivienne, Paris (2e). Le trésorier fera connaître, aussitôt que possible, le numéro du compte chèque postal de l'Amicale. Adresser toute correspondance à notre secrétaire général, à la même adresse.

Cols Bleus n° 247 09 novembre 1951**La Flotte Française compte un nouveau sous-marin**

Le 30 octobre, à Gosport, le contre-amiral Rae a remis à M. René Vlassigli, ambassadeur de France à Londres, le premier des quatre sous-marins que la Grande-Bretagne cède à la France pour une période de quatre ans. Le « Statesman » a hissé le pavillon français et pris le nom de « Sultane ». Ce sous-marin appartient à la classe « S » dont la construction a été entreprise pendant la deuxième guerre mondiale. Les vingt bâtiments de cette classe jaugent de 15 à 1.000 tonnes et transportent in équipage de quarante hommes. La « Sultane » est un des sous-marins de cette classe qui ont été notifiés en vue de recherches dans le domaine de la propulsion.

L'EXERCICE " BEE HIVE " s'est déroulé il y a quelques semaines

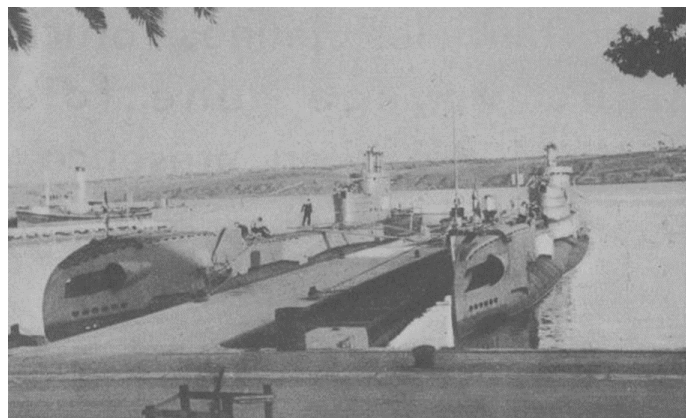
BEE-HIVE à Bizerte - Depuis, un exercice longtemps attendu par les forces aéronavales de la Tunisie. De nombreuses sorties en mer et des conférences à l'état-major l'ont précédé. Et le travail préparatoire va enfin porter fruit. « Venez me retrouver sur la plage arrière de l'escorteur Mameluck. » Nous sommes dans l'après-midi du 12 août. Les tentes tamisent l'ardeur du ciel tunisien et l'équipage est rassemblé, dans des conditions favorables, pour écouter l'officier en second nous exposer le thème de l'exercice. Bee-Hive : « Essaim d'abeilles », sans doute à cause de la forte participation de l'aéronavale dont les appareils, tant embarqués qu'à terre, se nomment « skyraiders », « mosquitos », « helldivers » et « vampires ». La zone d'exercice est vaste : elle s'étend de la Crète à Bizerte et va jusqu'à la côte de Tripolitaine. Le centre du quadrilatère est... Malte, pilier britannique.

Soixante navires, trois cent avions. Les forces comprennent un parti noir (anglo-français) opposé à un parti blanc (américain). Un parti gris fera la mouche du coche harcelant l'un et l'autre parti, noir et blanc. Au total, 60 bâtiments et 300 avions. Les Américains ont une Task Force composée de deux porte-avions géants, trois croiseurs lourds, de destroyers, de pétroliers et de bâtiments de transport. Elle ouvre de vive force le chemin d'un convoi protégé par un écran rapproché de frégates. Les centres de résistance à terre seront attaqués par un groupe amphibie de transport, escorté par des destroyers et des dragueurs. Les avions américains sont de types variés : Banshee, Skyraiders et Corsairs. Les Italiens ont des vedettes rapides, un groupe aérien de reconnaissance équipé en helldivers. Les Anglais ont aligné des croiseurs, des destroyers, des frégates, des dragueurs et des sous-marins ; leurs avions basés à terre, de sept types différents, vont du pesant « Lancaster » au « Firefly » embarqué

Cols Bleus n° 247 09 novembre 1951 (suite)

et au « Seafury ». Enfin, les Français engagent des forces aéronavales de Bizerte, la 6-F et la 9-F. Le groupe « Elan-Mameluck » représente un groupe de destroyers et est chargé des attaques de nuit sur le convoi. Les Vampires de l'armée de l'air sont de la partie. La D.C.A. de Bizerte est armée. La bataille va durer quatre jours et quatre nuits, du 13 au 17 août. Le 15 août sera pour nous un jour d'opérations. Le parti blanc, en frayant son chemin de la Crète à la Sardaigne, éprouvera les défenses de Malte et de Bizerte. Il doit, en effet, faire passer des renforts par le canal de Sicile et pour ce, comme nous l'avons dit, neutraliser par des attaques de porte-avions et de commandos les verrous que sont Malte et Bizerte. Le « Mameluck » est en alerte la journée du 13 août. L'équipage est consigné à bord. Voici qu'arrive du chef de division, l'« Elan », l'ordre d'appareillage. C'est la fin de l'après-midi. La mer est calme et la visibilité excellente. Nous ne connaissons rien de la route du convoi : pour se rendre de la baie de Sude à la Sardaigne, il y a le choix entre la route directe au nord de Malte ou par le sud. Cette dernière solution donnerait champ libre à la force amphibie pour ses débarquements au nord. C'est dans le sud, en effet, qu'auront lieu les engagements avec le convoi et les forces de couverture. Cependant, l'aviation de Malte nous transmet quelques renseignements sur les forces adverses. Mais l'amiral compte sur nous pour prendre le contact avec le convoi.

A six milles sur l'avant de l'« Elan », nous explorons la nuit de notre radar et nous écoutons la radio de Bizerte, tour à tour. Il nous faut douze heures de mer pour arriver à Lampeduse. Mais l'amiral nous donne l'ordre de pousser au sud même, au-delà du méridien de Malte. Nous sommes maintenant sur la route du convoi qui zigzague quelque part flans le sud-est. Dans l'après-midi du 14, des aperçus fugitifs de chasseurs embarqués nous prouvent l'approche des porte-avions. Une phosphorescence sur l'écran circulaire du radar, et c'est le branle-bas de combat : nous avons repéré la Task Force dans la nuit noire ; des fusées montent dans le ciel à l'horizon. Les machines à 18 nœuds, venu en grand sur la droite.



Les sous-marins hollandais " Zechoud " et " Titgerhaai " ont fait escale à Bizerte du 11 au 14 octobre

Le « Mameluck » ATTAQUE...

20 h. 30, ordre de l'« Elan » de dégager dans l'ouest; nous préparons une attaque à la torpille en venant sur l'avant des croiseurs lourds. Les torpilles n'ont pas le droit d'être lancées et seuls, quelques éclairs de projecteurs vont prouver aux croiseurs qu'ils ont été attaqués. Après l'alerte, nous remettons à 15 nœuds, et poursuivons nos recherches. Nous sommes d'ailleurs maintenant tout seuls. L'« Elan » est en mission quelque part dans le nord. Voici, tout près, les croiseurs anglais patrouillant un secteur voisin. Des signaux de reconnaissance sont envoyés par Scott et chacun pour soi... A 18 h 20, le 15, notre radar retrouve l'« Elan ». Il nous donne ses instructions pour une attaque de nuit du convoi. Nous nous remettons en recherche entre Sousse et Lampeduse. Nous prévenons l'« Elan » que nous avons un écho dans l'azimut 160, pas

Cols Bleus n° 247 09 novembre 1951 (suite)

très loin. Le convoi ne nous soupçonne même pas. Un paquet de bâtiments rapides, croiseurs, destroyers, nous barre la route vers le convoi, il faut le contourner. Bizerte nous confirme que le convoi est dans le sud. Nous avons tout de suite été aiguillés dans la bonne direction. Vingt minutes plus tard, nous pouvons prévenir Bizerte que nous avons reconnu le convoi à la vue. Nous avons eu raison, en passant inaperçu du rideau, des destroyers d'escorte auxquels se sont constamment heurtées les autres forces anglaises les jours précédents. Il y a plusieurs raisons à cela. Mais ce sont surtout notre maniabilité et notre faible silhouette. Le convoi était bien gardée Il fallut d'abord que le « Mameluck » franchît un écran circulaire de frégates, à cinq mille yards des gros cargos. Elles ne s'aperçurent de rien. Et le « Mameluck » réussit à attaquer par la suite, par leur arrière, trois pétroliers et un transport de troupes à 500 yards, dans la surprise la plus complète. A zéro heure, nous décrochons et nous pouvons signaler à une frégate du convoi qui nous poursuit ; « Ici, escorteur français « Mameluck », fait attaqué le convoi à 500 mètres. » Notre tâche est remplie. En rentrant à Bizerte, nous avons appris que la 9e flottille avait, par deux fois réussi, elle aussi, à attaquer le convoi ; une fois au large de Tripoli, et une autre fois, le lendemain, entre le cap Bon et la Sicile. Des exploits tout au moins comparables appartiennent à l'aviation embarquée américaine des deux porte-avions lourds de la Task Force. Décollant et appontant de nuit et de jour, ils ont gardé sans interruption la maîtrise de l'air. Le dernier mot de « Bee-Hive » fut, en effet, un grand strike sur Bizerte qui dura trois heures et qui fut un carrousel étourdissant entre Banshee et Vampires.

L'ACTIVITE DES CHANTIERS DUBIGEON à Nantes

Outre les deux sous-marins de 820 t du type Aurore, l'Astrée et l'Andromède, dont les travaux de montage, peu avancés en 1940, purent être repris après l'Armistice grâce aux matériaux heureusement sauvés, on doit, depuis 1944 à la Société anonyme des Anciens Chantiers Dubigeon, à Nantes-Chantenay, la construction de nombreux navires.....

LES ANCIENS DES SOUS-MARINS

C'est le 28 octobre, dans une salle attenante au musée de la Marine et mise à la disposition de l'Amicale des anciens des sous-marins par le commandant Vichot, conservateur du musée, que fut présenté le drapeau de cette association au comité d'honneur et à de nombreux membres de l'Amicale. Dans son allocution, le président de l'Amicale, M. Fouquet qui, avec une belle énergie a regroupé un grand nombre d'anciens sous-marinières, a remercié chaleureusement les personnalités maritimes qui l'ont soutenu dans ses efforts : D'abord le vice-amiral d'escadre Lacaze, ancien ministre de la Marine, membre de l'Institut qui a bien voulu accorder son patronage à cette association. Puis le vice-amiral Hector Berlioz, ancien commandant de sous-marins, le capitaine de vaisseau L'Herminier, ancien commandant fameux du sous-marin « Casabianca », le capitaine de vaisseau de Fourcauld, président fédéral de la F.A.M.M.A.C., l'officier des équipages Cuminal, attaché au cabinet du secrétaire d'Etat à la Marine. Chacune de ces personnalités répondit en assurant la jeune Amicale de sa bienveillance. Puis, après que les membres du bureau eurent été nommés pour une année, M. Fouquet présenta le drapeau qui fut béni par l'aumônier RP de Combourg, et le remit solennellement au porte-drapeau M. Rocher. Un vin d'honneur réunit ensuite le comité d'honneur, les membres du bureau et quelques invités. Dans l'assistance, beaucoup d'anciens sous-marinières, notamment le commandant Antoine et le commandant Wacogne. Dimanche 11 novembre, à 10 h. 45,

Cols Bleus n° 247 09 novembre 1951 (suite)

ANCIENS DES SOUS-MARINS

dans la cour de la caserne de la Pépinière, 15, rue Laborde (métro Saint Lazare)- aura lieu la remise officielle de ce drapeau à l'Amicale des anciens des sous-marins par le capitaine de vaisseau de Fourcauld, président fédéral de la F.A.M.M.A.C. Que tous nos membres des départements sachent que leur pensée est évoquée à chacune de nos réunions à Paris.



Présentation du drapeau des anciens sous-mariniers s'est effectuée devant une nombreuse assistance. (Photo Delhay).

Cols Bleus n° 248 23 novembre 1951

LE SOUS-MARIN « K-1 »

Aux Etats-Unis, le grand fait de la quinzaine écoulée est l'entrée en service du sous-marin « K-1 », le premier sous-marin anti-sous-marin. Nous avons annoncé ici même en son temps le lancement de ce curieux engin d'un type nouveau qui mesure à peine soixante mètres de long pour un tonnage de 750 tonnes. Ce navire, ventru et de faible vitesse, est destiné à faire la faction au large des côtes et à détecter à grande distance tout engin naviguant sous l'eau. Il est muni, pour remplir sa mission, d'un très grand nombre d'appareils nouveaux sur lesquels la Marine américaine garde le plus grand secret. Il doit s'agir d'appareils d'écoute perfectionnés et d'appareils du genre Asdic, utilisant les échos d'émissions sonores ou ultra-sonores. * Il possède également des torpilles acoustiques et magnétiques pour la recherche automatique du but. Ce n'est pas la première fois qu'on songe à utiliser le sous-marin comme arme anti-sous-marine. Mais c'est la première fois que l'on met en service un sous-marin spécial conçu dans ce seul but. Pendant la guerre 14-18, il y eut de nombreux exemples de sous-marins s'entre-torpillant. Mais chaque fois Il s'agissait de hasards et de rencontres fortuites. La plus célèbre de ces rencontres fut celle du sous-marin français « Faraday », commandé par le lieutenant de vaisseau Bugard, avec le sous-marin allemand «U-35», commandé par le célèbre Arnaud de la Périère.

Le « Faraday » croisait en plongée à 30 milles au large de Durazzo, lorsqu'il aperçut, dans la nuit, la silhouette d'un sous-marin ennemi. Il lança sur lui trois torpilles, probablement à trop courte distance (moins de 100 m.) dont aucune n'explosa. L'une d'elles avait cependant atteint le sous-marin allemand sur l'avant du kiosque, mais comme elle n'avait pas pris son immersion, elle avait ricoché sur le flanc arrondi des ballasts et passé par-dessus bord en arrachant les caillebotis... Arnaud de la Périère raconta, par la suite, l'émotion qu'avait causée cette extraordinaire aventure, émotion d'autant plus grande que l'« U 35 » avait à son bord le prince Henri de Prusse, propre neveu du kaiser, qui avait tenu à faire une sortie avec l'as des as des sous-mariniers. Pendant la dernière guerre, des torpillages de ce genre se produisirent à plusieurs reprises, souvent couronnés de succès. Et même, à un mo-

Cols Bleus n° 248 23 novembre 1951 (suite)

ment donné, la guerre « sous-marin contre sous-marin » prit un caractère presque systématique. Cela s'est passé à Guadalcanal, à la fin de l'été 1942, lorsque la bataille pour la conquête de l'île battait son plein et que les sous-marins japonais montraient une nette supériorité sur leurs adversaires. Coup sur coup, vers la fin août, le porte-avions « Saratoga » avait été touché par une torpille et avait failli couler. Le porte-avions « Hornet » avait évité de justesse le même sort. Le 15 septembre, un grand convoi protégé par le porte-avions « Wasp », le cuirassé « North Carolina » et le destroyer « O'Brien » avait été attaqué par une meute de sous-marins. Le « Wasp », touché dans ses hangars, prit feu et dut être abandonné après une lutte dramatique conduite par son commandant qui n'était autre que Forrest Sherman, le regretté chef d'état-major général récemment disparu. Le « North-Carolina » fut gravement touché et l'« O'Brien » perdu corps et biens. L'état-major naval américain, affolé par ces pertes et ne sachant trop comment y parer, résolut d'envoyer tous ses sous-marins disponibles pour contre-attaquer. Contre toute attente, ce moyen désespéré réussit assez brillamment. Le « Sea-Dragon » et le « Grayback » réussirent à couler l'« 1-4 » et l'« 1-18 ». Il y eut plusieurs attaques manquées, mais qui contribuèrent à paralyser l'action des Japonais. Par la suite, cette tactique fut renouvelée et, à la fin de la guerre, les sous-marins américains avaient à leur tableau de chasse 25 sous-marins coulés dans le Pacifique. C'était à peu près 20 % des quelques 120 sous-marins disparus dans cette zone au cours des hostilités. Il ne faudrait pas cependant tirer des conclusions d'un pareil chiffre. Ce succès est dû, en grande partie, à l'énorme supériorité numérique acquise pendant les derniers mois de la guerre du Pacifique, au cours desquels les Japonais, aux abois, utilisaient leurs sous-marins pour évacuer leur personnel des îles, dans des conditions quasi désespérées. Aussi bien, l'entrée en service du « K-1 » ne préjuge-t-elle nullement d'une nouvelle tactique anti sous-marine basée uniquement sur l'emploi du sous-marin. Le « K-1 » est destiné à servir, en liai - son avec une sorte de killer group. Il est, avant tout, un détecteur. Sa conception répond au souci qu'on a aux Etats-Unis, de prévenir une attaque de surprise. Ainsi que l'a fait ressortir le secrétaire d'Etat à la Marine Dan Kimball, « aucune région d'Amérique n'est à l'abri de projectiles ou d'avions lancés par des sous-marins qui auraient réussi à s'approcher suffisamment des côtes ».

ANCIENS DES SOUS-MARINS

Le président de l'association générale des « Anciens des Sous-Marins » fait savoir que toute cotisation arrivant au 1er décembre 1951 sera comptée pour l'année 1952. Les sections départementales et sous sections seront créées avec droit au fanion tricolore, tête de mort, pour leurs cérémonies. Il demande à ses camarades d'adresser leurs cotisations, etc., au C.C.P. 8369-34 Paris, Association générale des Anciens des Sous-Marins. Le Comité d'honneur remercie tout particulièrement les Anciens des Sous-Marins qui ont versé la cotisation 1951, ce qui a permis à l'amicale de pouvoir renaître. Les diplômes, insignes et cartes ne pourront être délivrés sans paiement de la cotisation 1952. Pour adhésion, écrire : 10, rue Vivienne, Paris 2è

Cols Bleus n° 249 07 décembre 1951

ICI : LE SOUS-MARIN "BOUAN" RADIODIFFUSION FRANÇAISE.

La Radiodiffusion française nous a permis, le samedi 24 novembre, de participer aux évolutions d'un sous-marin, en surface et en plongée. C'est au cours d'une émission du journal parlé : « Actualités de Paris » que cette « surprise » nous a été faite. Pour la première fois dans l'histoire internationale de la radio, cette émission a été réalisée en « Duplex » entre

Cols Bleus n° 249 07 décembre 1951 (suite)

un studio de la Radio, à Paris, avenue des Champs-Élysées et le sous-marin « Bouan », au large de Toulon. Les techniciens de la Radiodiffusion française qui, cette année déjà, ont réalisé plusieurs émissions intéressantes de même nature (locomotive remorquant le rapide Lille-Paris, camion roulant sur l'autoroute de l'Ouest, voiture de course tournant à Montlhéry) poussant plus avant leurs expériences, ont réussi à établir la liaison entre un sous-marin par 15 mètres de fond et Paris. Henri Sadorge a eu l'idée de cette émission. C'est lui qui, depuis le sous-marin « Bouan », a fait le reportage de la plongée, répondant aux questions qui lui étaient posées depuis le studio de Paris par Jean Calvel, animateur des « Actualités de Paris ». Lucien Gauch, ingénieur du son de la Radiodiffusion française, assumait, à bord, la lourde responsabilité de la technique. Les auditeurs ont pu entendre converser un officier qui se trouvait dans les studios de Paris avec le commandant et l'équipage du sous-marin « Bouan » en plongée au large de Toulon. Cette émission offrait un attrait supplémentaire du fait que cet officier n'était autre que le prestigieux commandant L'Herminier, ancien commandant du « Casabianca ». Or, dans l'équipage du « Bouan » se trouvait un gradé, le maître Darchene, qui faisait partie de l'équipage du « Casabianca », lors des périlleuses missions de Corse. Le dialogue entre les deux hommes fut particulièrement émouvant. Il le fut d'autant plus qu'il coïncidait, à très peu près, avec l'anniversaire de la sortie héroïque du « Casabianca », sous le feu des tanks allemands, qui venaient d'envahir le port de Toulon ! Mais le clou de cette émission fut la prise en main du sous-marin par le commandant L'Herminier qui dirigea lui-même la manœuvre de remontée en surface, comme s'il s'était trouvé à bord du sous-marin. Cette expérience inédite constitue un tour de force technique et nombreux sont les auditeurs qui la considèrent comme un mystère inexplicable. On sait, en effet, que les ondes radioélectriques ne se propagent pas dans l'eau, il fallait faire appel, pour réaliser l'intercommunication radio-phonique avec le sous-marin en plongée, à d'autres procédés que ceux habituellement employés pour réaliser un duplex banal. Au début de la navigation sous-marine, rémission radioélectrique était impossible à un sous-marin en plongée. Le bâtiment devait faire surface pour émettre. C'est aux environs de 1930, lorsque la technique des ondes courtes eut fait des progrès suffisants, qu'on eut l'idée de les utiliser à bord des sous-marins. Elles seules permettaient, en effet, un rayonnement suffisant au moyen d'une très petite antenne. Les premières expériences eurent lieu à bord du sous-marin « Redoutable », avec les techniciens du Centre d'Etudes de Toulon. Un poste à ondes courtes fut installé à bord et une petite antenne de fortune fut établie sur l'un des périscoopes provisoirement sacrifiés. Cette antenne était un simple tube de cuivre analogue aux antennes qu'on utilise aujourd'hui sur les autos.

Cols Bleus n° 249 07 décembre 1951 (suite)

Elle était reliée au poste par un « feeder » bien isolé qui traversait le tube du périscope. Lorsque le sous-marin plongeait, le périscope était hissé, et l'antenne, une fois séchée par le vent, pouvait rayonner à l'air libre comme sur un bateau de surface. Les essais d'émission effectués dans ces conditions ayant parfaitement réussi, le procédé fut généralisé et tous les sous-marins furent dotés de postes à ondes courtes et d'antennes périscopiques. Aujourd'hui, c'est en général le tube de l'appareil Schnorchel qui sert de support à l'antenne des sous-marins. C'est avec le poste ordinaire du « Bouan » qu'a été réalisée l'émission du 25 novembre. Mais la réalisation du duplex exigeait la réception simultanée à bord du sous-marin, de la conversation du studio parisien. Il fallut donc installer une seconde antenne réservée à cette réception. C'est sur le tube de l'appareil Schnorchel, à quelque 25 centimètres de la première, que fut placée l'antenne réceptrice. En raison de ce voisinage, on dut choisir une onde aussi éloignée que possible de l'onde d'émission. L'onde d'émission du poste du « Bouan » étant d'environ 95 mètres, celle du poste installé à terre qui renvoyait la conversation parisienne fut fixée à 4 mètres (75 Mc.) . Ce poste et son antenne étaient placés au Cap Brun sur une hauteur bien dégagée, de manière à atteindre le sous-marin par l'onde directe sans risque de réflexion ni d'interférence. Le mécanisme de l'émission était en définitive le suivant : La conversation du studio parisien était envoyée par fil (P.T.T.) au Cap Brun et modulait le poste réglé sur 4 m. de longueur d'onde. Le poste récepteur du « Bouan » diffusait cette conversation à l'intérieur du sous-marin. Les réponses, recueillies par un micro, modulaient le poste ordinaire du « Bouan » et partaient par l'antenne normale sur 95 mètres, pour être captées par un récepteur au Cap Brun et renvoyées de là par fil à Paris. Du studio de Paris, les deux conversations partaient par fil vers les émetteurs habituels de la Radiodiffusion française. Comme on le voit, s'il n'y avait rien de mystérieux, il y avait tout de même un certain nombre de relais, et pas mal de difficultés techniques à résoudre. Si l'on ajoute que les inondations de la vallée du Rhône avaient, ce jour-là, coupé des lignes téléphoniques et que, deux minutes avant l'émission, le contact entre Paris et le Cap Brun n'était pas encore établi, on ne peut qu'admirer la maîtrise des techniciens de la Radiodiffusion française qui ont su mener à bien une émission impeccable en direct, dans des conditions exceptionnellement difficiles.

ANCIENS DES SOUS-MARINS

Le 25 novembre, une messe solennelle a été célébrée à Paris à Saint Augustin, à la mémoire des morts des sous-marins, en présence des représentants du secrétaire d'Etat à la Marine et de l'amicale des anciens des sous-marins.

Cols Bleus n° 250 21 décembre 1951**LE SOUS-MARIN « AFFRAY »**

L'Amirauté a pris la décision d'abandonner le sauvetage du sous-marin « Affray ». La raison donnée est le coût, difficile à chiffrer, mais certainement très élevé, des opérations de sauvetage et l'incertitude quant au résultat de tant de dépenses et de tant d'efforts. La communication de cette décision à la Chambre des Communes a donné l'occasion au Premier Lord de l'Amirauté de fournir quelques renseignements sur les conclusions finales du rapport des experts. La cause du désastre demeure inconnue. L'hypothèse d'un envahissement brutal par rupture du Schnorchel a été abandonnée. Une telle avarie aurait amené le sous-marin à toucher le fond par l'arrière et l'arrière a été reconnu intact. Celle d'une explosion interne qui aurait entraîné la rupture des tubes, résistant aux hautes pressions, extérieurs à la coque, demeure vraisemblable, car elle aurait pu entraîner une rupture consécutive du tube Schnorchel ; mais elle demeure douteuse, du fait que le système de ventilation des sous-marins de la classe A est très

Cols Bleus n° 250 21 décembre 1951 (suite)

bien étudié. Toutes les épreuves ont montré que les tubes Schnorchel étaient en bon état et ne pouvaient se briser sous des efforts normaux. La seule conclusion certaine est qu'aucune tentative n'a été faite par l'équipage pour sortir du sous-marin, ni même pour larguer les bouées : l'accident a donc été très brutal et la fin rapide.

Quatre nouveaux sous-marins

Le nom d'un navire, rappelle généralement des souvenirs, souvent glorieux, toujours intéressants créant un lien avec un passé qu'une Marine n'a pas le droit de laisser tomber dans l'oubli. Faire revivre de tels souve-

nirs, telle a été l'œuvre patiente de Pierre Le Conte, « *Imagier de la Marine* », titre modeste qui cachait une profonde érudition et un grand talent d'artiste. En souvenir de l'amitié qui nous liait à lui, nous avons souhaité continuer son œuvre, et nous remercions « Cols Bleus » d'avoir offert l'hospitalité de ses colonnes à ces notices historiques qui commencent aujourd'hui et continueront la tradition des « Livres d'Or » que les difficultés actuelles de l'édition ne permettent pas de faire revivre sous cette forme.

LE SAPHIR

Venu tardivement dans la nomenclature des noms de nos navires de guerre, celui de Saphir n'est donné pour la première fois qu'en 1886 à un garde-pêche à hélice construit à Nantes chez Dubigeon : après avoir servi aux colonies, il est rayé des listes de la Flotte le 8 juillet 1897. L'appellation est reprise par un sous-marin lancé par l'arsenal de Toulon le 6 février 1908. Le 15 janvier 1915, commandé par le lieutenant de vaisseau Henri Fournier, le Saphir coule sur une mine alors qu'il remontait les Dardanelles en plongée. C'est un sous-marin mouilleur de mines, lancé à Toulon le 20 octobre 1928, qui relève le nom de Saphir. Il est sabordé à Bizerte le 8 décembre 1942. Le quatrième Saphir est l'ex H.M.S Satyr, sous-marin construit chez Scott à Greenock et lancé le 28 septembre 1942.

LA SIBYLLE

C'est une longue lignée de bâtiments de guerre qui a déjà porté le nom de Sybille : on le trouve à la poupe d'une galère dès 1548. Puis en 1671, une frégate nommée L'Aurore, lancée à Brest en 1665, devient la Sibylle. Sa carrière v se termine en 1675 et, un an après, le nom est repris par une nouvelle frégate (1676-86) suivie d'une corvette (1689-93) et d'une frégate de 12 (1703-04). En 1729, une barque latine est achevée sous ce nom à Toulon, pour donner la chasse aux corsaires algériens. Commandée par le lieutenant de vaisseau de Castillon, elle se perd sur un écueil près de la Galite le 26 août 1742 : tous les officiers, sauf un sont noyés ainsi qu'une partie de l'équipage. En 1777, Brest met en chantier une nouvelle Sibylle, frégate de 32. Fin décembre 1782, sous le commandement du comte de Kergariou-Locharia, elle quitte Saint-Domingue avec la corvette de 14 le Railleur pour escorter un convoi se rendant à la Chesapeake. Le 2 janvier 1783, attaquée par le vaisseau de 60 L'Endymion et la frégate de 40 la Magicienne, la Sibylle résiste victorieusement à ces deux puissants adversaires, et démâte complètement le second. Son commandant est tué et tous les officiers blessés, sauf un. Grâce à son doublage en cuivre, innovation récente, la frégate échappe à la poursuite du vaisseau et rallie le convoi. Mais, le 6, chassée par deux bâtiments anglais, elle est rejointe par la frégate de 28 le Hussar et doit amener après une belle défense. Le 30 juillet 1791, le port de Toulon met à l'eau une frégate de 40, nommée la Sibylle par décision du 23 avril 1790. Le 17 juin 1794, sur rade neutre de Miconi, avec un convoi de trois navires, elle est attaquée par le vaisseau de 60 le Romney et doit amener après une vigoureuse résistance d'une heure et demie. Armée sous son nom par les Anglais, elle sert jusqu'en août 1833. En 1801, le gouvernement de Naples prête à la République française trois frégates de 40, dont la Sibylle, ex Minerve, livrée à Ancône le 14 juillet 1801 ; après

Cols Bleus n° 250 21 décembre 1951 (suite)

une croisière à Saint-Domingue, elle est rendue aux Napolitains le 5 mai 1903. Toulon met en chantier en septembre 1829 une nouvelle Sibylle, frégate de 50, dont la construction est lente, puisqu'elle n'est lancée que le 7 novembre 1847. Au cours d'une carrière très active comprenant deux voyages autour du monde, et, en vue d'un de ces voyages, elle embarque à Toulon, en fin août-début septembre 1868, un chargement complet de « vin chauffé ». Cet essai de « pasteurisation » est surveillé par Pasteur en personne. Elle est rayée le 13 mai 1881. Ce n'est qu'en 1930, que le nom est donné à un sous-marin de deuxième classe, commandé aux Chantiers du Trait, et lancé le 28 janvier 1933. Il est coulé le 8 novembre 1942 sur la côte marocaine. Le douzième navire du nom est l'ex H.M.S Sportsman, lancé le 17 avril 1942 à l'arsenal de Chatham.

LA SIRÈNE .

C'est également de très bonne heure, vers 1400 que l'on trouve le nom de Sirène porté par une galiote d'Harfleur. Construit à Toulon et achevé en 1666, le vaisseau de 44 la Sirène prend part à presque toutes les actions navales de l'époque. En 1675, il est commandé par le chevalier de Tourville. Le 10 janvier 1684, il se perd aux Baléares, dans la passe de Formentera. Trois galères portent également ce nom (1674-79 ; 1679-86 ; 1687-1701). Mais un vaisseau de 64, commandé à Bayonne en 1691, lui donne plus d'éclat. Dès 1692, il prend part à la bataille de la Hougue ; en 1693, il est à Lagos. Mais il est médiocre voilier et est déclassé du second au troisième rang. Le 20 octobre 1702, il est pris avec l'escadre de Châteaurenault lors de l'attaque de Vigo par les Anglo-hollandais. Citons une frégate de 18, prise sur les Anglais (1700-10) et une galiote à rames construite à Toulon (1706-18). C'est à Brest qu'est mise sur cale, par Coulomb, une Sirène, frégate de 30. Attaquée le 17 octobre 1760, de conserve avec la Fleur de Lys, frégate, et la Valeur, corvette, près de Saint-Domingue, par un vaisseau et deux frégates anglaises, elle échappe d'abord, mais le lendemain, engagée à nouveau par la frégate de 34 Boréas, dégrée, coulant bas d'eau, avec le feu à bord, elle doit amener son pavillon. Lorient, cette fois, commence en 1769 une corvette de 10 qui, cédée en 1771 à un armateur privé, est capturée en août 1794. En 1795, la frégate la Fidèle, en chantier à Bayonne, est renommée la Sirène et armée à Rochefort la même année. A la fin d'une carrière active, elle est condamnée à Lorient en 1808.

Notons en passant un demi-chébec de 10, capturé en 1808 et donné en 1814 au prince de Monaco, pour arriver à une nouvelle frégate de 40, ex-La Milanais, renommée le 30 août 1814 : elle avait été lancée à Dunkerque le 23 septembre 1805; puis à une frégate de 52, lancée à Toulon le 25 juillet 1823, qui porte le pavillon de l'amiral de Rigny à Navarin, le 20 octobre 1827, fait un voyage en Chine en 1844, avec le commandant Charner, prend part aux opérations de la Baltique en 1854, de la mer Noire, comme transport, en 1855 et, réduite au rang de bâtiment de servitude en 1856, est rayée le 20 juillet 1861. La première Sirène moderne est un de nos premiers sous-marins mis sur cale à Toulon en 1890 ; mais, avant son achèvement, on lui donne le nom de l'auteur de ses plans : Gustave Zédé. Le nom de Sirène est peu après donné à un submersible à vapeur type Laubeuf, lancé à Cherbourg le 4 mai 1901. Il est repris par un sous-marin de deuxième classe lancé le 6 août 1925 à Nantes, aux Chantiers de la Loire, qui est sabordé à Toulon le 27 novembre 1942. Héritière de cette longue lignée, la dix-huitième Sirène est l'ex-H.M.S Spiteful, construit chez Scott à Greenock 4 et lancé le 5 juin 1943.

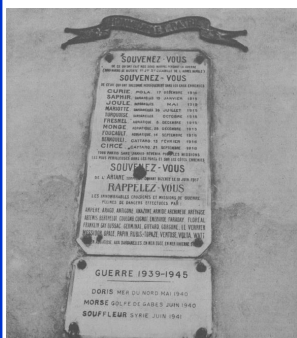
La SULTANE

La première Sultane est une flûte de 16, construite à Rochefort en 1669 et qui, fort peu galamment, est renommée l'Eléphant, le 24 juillet 1671. Le 28 juin 1765, Toulon met à l'eau une frégate de 26 qui passe toute sa carrière en Méditerranée. Elle est à Toulon lors des événements de 1793 et, bien que n'ayant pas été emmenée par l'amiral Hood, on n'en entend plus parler après cette date. Une frégate de 44, sur cale à Nantes, prend le nom de Sultane et est lancée le 1^{er} septembre 1813. Elle appareille de Mindin avec l'Etoile le 24

Cols Bleus n° 250 21 décembre 1951 (suite)

novembre 1813 pour croisière. Au mouillage de l'île Mayo, les deux frégates sont surprises le 24 janvier 1814 par deux frégates anglaises de 42. La Sultane oblige l'une d'elles à abandonner le combat, tandis que la seconde est repoussée par L'Etoile. Reprenant la mer à la fin de février, elles rencontrent le 26 mars, près de l'île de Batz, un vaisseau de 82 et une frégate de 42, accompagnés d'un brick. Après avoir tiré sa bordée sur le vaisseau, la Sultane, dont la mâture est en mauvais état, amène son pavillon. La frégate turque la Sultane, prise par l'Armide le 20 octobre 1827, à Navarin, est armée sous pavillon français, et de 1848 à 1855, une goélette coloniale fait revivre son nom. Puis, le 9 août 1932, le sous-marin de deuxième classe la Sultane est lancé aux Chantiers Schneider à Chalon-sur-Saône. Désarmée le 20 juillet 1946 à Cherbourg, elle est condamnée en septembre de la même année. La nouvelle Sultane est l'ex H.M.S Statesman, lancé le 14 septembre 1943, chez Cammell Laird, à Barrow.

M. ADAM

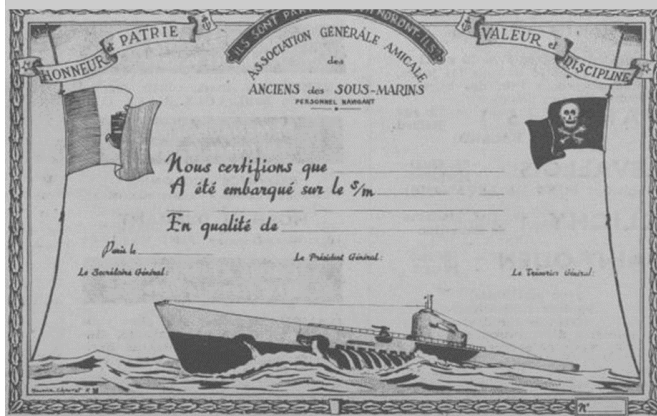
**A LA PÊCHERIE BIZERTE**

Voici la plaque apposée sur le bâtiment faisant face à la base de sous-marins et où ceux-ci mouillent habituellement lorsqu'ils viennent à Bizerte. C'est là que se sont groupés les anciens marins de la Pêcherie lors des dernières cérémonies du souvenir, cérémonies très simples et très émouvantes, qui se sont déroulées en présence du vice-amiral Barjot, commandant la marine en Tunisie.

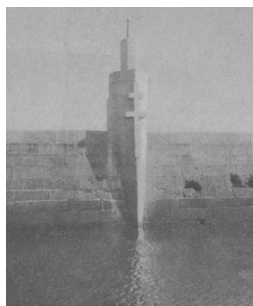
NDLR : Le Narval n'y est pas cité !

Cols Bleus n° 251 11 janvier 1952 (suite)**ANCIENS DES SOUS-MARINS**

Le comité d'honneur, le président d'honneur, le président général fondateur, le comité central présentent leurs meilleurs vœux pour 1952 aux anciens des sous-marins. Ils rappellent, en outre, qu'une permanence se tient à Paris, tous les dimanches de 10 heures à 12 heures, à la salle St-Bernard, 23, rue Hector Malot, Paris (12e), (métré : gare de Lyon). Pour les adhésions, écrire à « Cols bleus ». Envoyer les cotisations au C.C.P., Paris 8369-34 ; mettre au verso le nom, l'adresse et le numéro matricule de l'Amicale.

**Cols Bleus n° 251 11 janvier 1952****MONUMENT AUX MORTS du "SURCOUF" et des F.N.F.L.**

Nous avons rendu compte en son temps de l'inauguration, à Cherbourg, du monument aux morts du sous-marin «Surcouf» et aux morts des F.N.F.L. Voici la photographie de ce monument, dont l'émouvante simplicité ne manque pas de grandeur. Construit en granit, prenant corps sur la petite jetée dont les mutilations dues à la guerre sont encore visibles, le monument représente un kiosque de sous-marin avec son périscope. Derrière, une plaque en bronze, réalisée par l'arsenal de Cherbourg, porte les noms de ceux qui sont morts à bord du « Surcouf », ainsi que la liste des unités disparues glorieusement, sous les plis du drapeau à la croix de Lorraine.

Monument aux morts du sous-marin «Surcouf»Photo
vue mer
1951Photos
vue petite jetée
2021**Sources:**

Collection SIRPA Marine Cols Bleus

1951 n°227	1951 n°240
1951 n°228	1951 n°241
1951 n°229	1951 n°242
1951 n°230	1951 n°243
1951 n°231	1951 n°244
1951 n°232	1951 n°245
1951 n°233	1951 n°246
1951 n°234	1951 n°247
1951 n°235	1951 n°248
1951 n°236	1951 n°249
1951 n°237	1951 n°250
1951 n°238	1952 n°251
1951 n°239	

**Bulletin « PLONGÉE »**

Directeur de la publication :

Chargé de publication :

Comité de rédaction :

Dominique SALLES**Patrick DELEURY****Patrick DELEURY**Contact : agasm.fr@gmail.com

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

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

Venez nous rejoindre sur :

www.agasm.fr et <https://www.facebook.com/agasmofficiel/>