

Fondé en 1945
par P.-J. LUCAS
Rédacteur en chef :
Claude CHAMBARD

N° 985
8 AVRIL 1967
0 F 70

Cols bleus

ABONNEMENTS :
C.C.P. Paris 1814-53

Six mois : 16 F.
Un an : 30 F.

LA GAZETTE DES ANCIENS MARINS

(page 16)

DANS CE NUMÉRO :

La croisière de l'Ecole
d'Application :

De la Guadeloupe à la
Martinique (page 2)

Escale à Alger (page 13)

✱

Ce que fut le lancement
du « Redoutable »

(page 3)

L'allocution de l'I.G.G.M.
Bensussan

(page 13)

✱

La situation de la
Marine Marchande
dans le monde

(page 6)

✱

L'activité de la construction
navale française

(page 7)

✱

Trois « Atlantic » du G.A.N.6
en Amérique du Sud
et aux Antilles

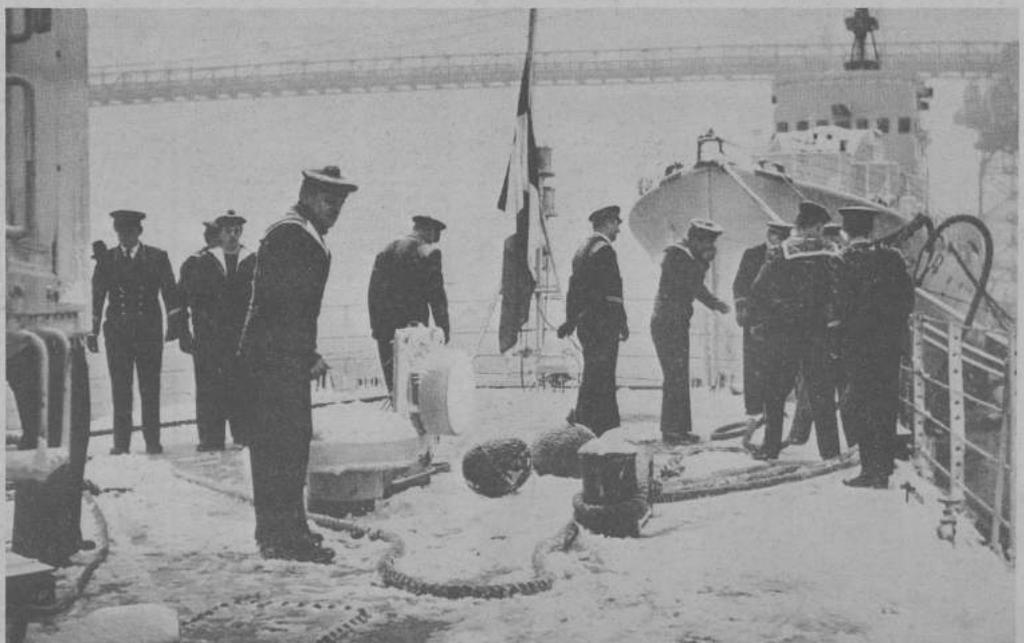
(pages 8 et 9)

✱

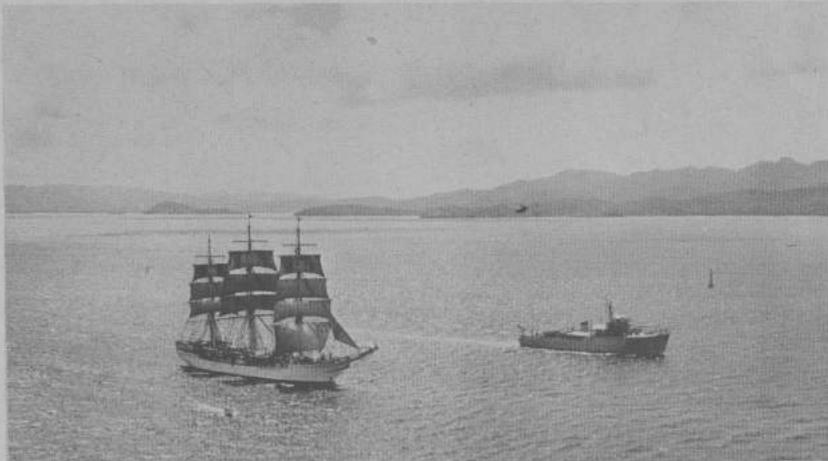


**Le « Commandant-Bourdais » au Canada : Halifax et le pont
Mac-Donald. Au-dessous : poste de manœuvre dans la neige.**

(voir le reportage en page 11)



LA CROISIÈRE DE L'ÉCOLE D'APPLICATION



DE LA GUADELOUPE A LA MARTINIQUE

Un département qui a du punch !

A PRES dix jours d'escale et d'hydrographie, la « Jeanne-d'Arc », suivie de sa nouvelle conserve l'« Arcturus », quitte les Saintes pour la Guadeloupe. Des passagers inhabituels sont à bord : des journalistes de l'O.R.T.F. et une vingtaine de militaires de l'armée de Terre. La traversée n'est pas longue : une heure !

Basse-Terre est une ville particulièrement gaie, sa forêt tropicale, ses fleurs exotiques en font un jardin. Nous avons deux jours pour découvrir ses charmes et ceux de la Guadeloupe, c'est peu. Mais la Guadeloupe sait être accueillante et une quinzaine de C.R.S. se proposent d'être nos guides. Leurs véhicules, pour ce week-end, ser-

Par le poste 15

viennent au tourisme et nombreux sont ceux qui iront aux anciens volcans comme la Soufrière, dont quelques fumerolles rappellent encore l'activité passée. La forêt épaisse, avec ses lianes et ses fougères arborescentes, nous fait entrevoir les difficultés que cette belle route nationale a dû opposer aux militaires du service adapté chargés de la nourriture. Dans la plaine, nous admirons, bien sûr, les traditionnelles plantations de bananiers et des cannes à sucre.

Deux journées à la Guadeloupe passent vite et, le 28, le groupe appareille pour Fort-de-France. Les exercices reprennent et des obus bien placés rétrécissent sérieusement le rocher « la Table », près de Saint-Barthélemy. A 11 heures,



nous mouillons devant Saint-Martin, petite île mi-française, mi-hollandaise ; mais là, ni frontière ni douaniers, une pancarte rappelle simplement que, d'un côté, les écoliers apprennent le français et, de l'autre, le flamand. La « Jeanne-d'Arc » leur fait la surprise de déposer une Alouette III sur le terrain de football et, dans l'après-midi, cette



Exercice d'infanterie au-dessus de Fort-de-France.

Loulou Boisville et sa joyeuse troupe folklorique sous le hangar.

Le « Danmark », volier-école de la Marine marchande danoise, quitte Fort-de-France, escorté par l'« Altair ».

sous-préfecture éloignée voit débarquer une partie de l'équipage en quête de nouveaux achats ; Saint-Martin est un port franc. Tout le monde se sent bien en France, et il suffit de suivre la Nationale 7 pour arriver tout naturellement à... Orléans, petit port de pêche pittoresque.

Le soir même, nous appareillons de nouveau et reprenons nos exercices. Les vols d'hélicoptères, les tirs décalés, un exercice de gonio-

métrie, la recherche qui dure toute une matinée d'un « gommier » (embarcation de pêche des Antilles) que l'on croyait perdu, font que la Martinique arrive vite. Et le 3 au matin nous avons la joie de retrouver à Fort-de-France le « Schoelcher » qui, pendant quinze jours, s'est refait une santé. Aussitôt, nous avons la visite de nos blanchisseuses martiniquaises avec leurs robes chatoyantes, leurs foulards « madras » joliment noués sur la tête, et qui reviennent à bord d'une « Jeanne », pour la vingtième fois peut-être...

Une longue matinée est réservée à un exercice d'infanterie du corps de débarquement, composé d'officiers élèves et de l'équipage ; il part à l'assaut des pentes boisées où l'attend l'« ennemi », l'« ennemi » pour ce jour étant le 33^e R.I.M.A. Quant aux après-midi, ils sont réservés aux invitations nombreuses qui conduisent les excursionnistes vers la Montagne Pelée, le piton du Carbet ou la montagne du Vaucelin.

Enfin, le soir, la « Jeanne-d'Arc » vit au rythme nuancé et nonchalant des « biguines » et des « mérengues ». Excellente occasion pour mieux connaître la population, sa gentillesse et sa bonne humeur. Excellente occasion également pour découvrir le traditionnel « planteur », savant mélange de rhum et de fruits rafraîchis. Que de nostalgie dans le chant « Adieu foulard » !... chant d'adieu au bâtiment qui s'en va. Il reflète le sentiment de chacun.

Le voyage de l'amiral Cabanier aux Antilles

L'AMIRAL Cabanier, chef d'Etat-Major de la Marine, s'est rendu aux Antilles du 18 au 26 mars, en mission d'inspection.

Arrivé à Fort-de-France le samedi 18, il a été accueilli à sa descente d'avion par le général Quilichini, commandant supérieur interarmées ; M. Franc, directeur du cabinet représentant M. Lambertin, préfet de la Martinique ; le colonel de Luze, commandant militaire de la Martinique, et le capitaine de vaisseau Camusot, commandant la Marine aux Antilles et en Guyane et la station navale de Fort-de-France.

Au cours de son séjour, l'amiral a inspecté les diverses installations de la Marine aux Antilles, et notamment l'implantation de Fort-Saint-Louis et les nouvelles stations radio-électriques de la Pointe-des-Sables et de Rivière-Salée.

L'amiral a ensuite pris passage sur le dragueur Arcturus, commandé par le lieutenant de vaisseau Albouy pour visiter les îles françaises de l'archipel.

Il a effectué un bref séjour aux Saintes, où l'administrateur principal de l'Inscription maritime en Guadeloupe, M. de Boisfleury, est venu le saluer, accompagné du lieutenant-colonel Bourdillau, commandant militaire de la Guadeloupe.

L'amiral a ensuite visité l'île de la Désirade, puis a rejoint Fort-de-France.

Salué à son départ par les autorités militaires, l'amiral a regagné Paris où il est arrivé le lundi 27 au matin, par avion commercial.

DANS LE HAUT COMMANDEMENT

LA mise à flot du transport de chalands de débarquement « Orage », aura lieu à Brest le 22 avril. L'amiral Jubelin, inspecteur général de la Marine, représentant le ministre des Armées, l'ingénieur général du Génie maritime Bensussan, directeur technique des Constructions navales, représentant le délégué ministériel pour l'Armement, l'amiral Patou, préfet maritime de la 2^e Région, représentant le chef d'état-major de la Marine, assisteront à cette cérémonie.

M. M'Bahia Bé, ministre des Forces armées ivoiriennes, fera une visite officielle au chef d'état-major de la Marine le 11 avril au cours du séjour qui lui effectuera en France. Il visitera en particulier les installations de la Marine à Toulon le 18 avril, et celles de Brest le 27 avril.

Par décret en date du 25 mars : M. le commissaire général de 2^e classe PAGE est placé en situation « hors cadre » à compter du 1^{er} avril 1967, pour exercer les fonctions de directeur du service central des approvisionnements des ordinaires de la Marine et des Marines.

M. le commissaire en chef de 1^{re} classe BARBIER est nommé au grade de commissaire général de 2^e classe dans la 1^{re} section pour prendre rang du 1^{er} avril 1967. M. le Commissaire général de 2^e classe BARBIER est nommé chef du service des marchés généraux du commissariat à la Marine.

NOUVELLES MARITIMES

ESCADRES ET GROUPES INDEPENDANTS

Les bâtiments du groupe de l'Ecole d'Application des Enseignes de Vaisseau, comprenant le porte-hélicoptères « Joanne-d'Arc » et l'avisos escorteur « Victor-Schoelcher » ont appareillé d'Alger, le 30 mars. Ils se dirigent vers Beyrouth, où ils feront escale du 5 au 12 avril.

GRANDES TRAVERSEES

L'avisos escorteur « Commandant-Bourdais » en mission d'assistance et de surveillance des pêches en Atlantique-Nord, a appareillé d'Argentan le 30 mars, pour patrouiller sur les bancs de Terre-Neuve et du Labrador. Il fera escale à Saint-Pierre et à Saint-Jean, avant de se rendre en mission de représentation à Portland du 7 au 11 avril.

Le transport de chalands de débarquement « Foudre », qui a quitté Mururoa le 25 mars, pour rentrer en métropole, transitera par le canal de Panama le 8 avril, avant de faire escale à Cristobal du 8 au 10 avril.

Au cours de sa traversée Diégo - Suarez - Nouméa, le dragueur stationnaire « La Palmyroise » fera escale à Mahé-des-Seychelles du 3 au 5 avril, à Cochin, du 11 au 13 avril, à Penang du 15 au 23 avril, à Sourabaya du 27 avril au 2 mai.

Le bâtiment-base « Morvan » en route vers le Pacifique, a appareillé de Fort-de-France le 4 avril, il traversera le canal de Panama le 8 avril, et fera escale à Balboa du 9 au 11 avril.

La gabare « Locuste » a quitté Fort-de-France le 31 mars, et se dirige vers le canal de Panama : elle fera escale à Cristobal les 5 et 6 avril, à Balboa du 6 au 9 avril avant de faire route vers les îles Galapagos, où son arrivée est prévue le 13 avril.

La gabare « Marcel-Le-Bihan » a appareillé de Djibouti le 24 mars ; elle a fait escale à Cochin du 31 mars au 3 avril, et fera route ensuite vers Singapour, où son arrivée est prévue le 10 avril.

Au cours de sa traversée Toulon-Brest, du 28 mars au 7 avril le remorqueur de haute mer « Buffie » a fait escale à Gibraltar du 31 mars au 3 avril.

MANCHE ET ATLANTIQUE NORD

Le bâtiment de soutien logistique « Rhône » a appareillé de Lorient le 1^{er} avril, pour effectuer divers exercices dans le golfe de Gascogne en compagnie du sous-marin « Morse » qui a quitté Lorient le 29 mars. Ces deux bâtiments feront escale à Bayonne du 3 au 7 avril ; le « Rhône » sera de retour à Lorient le 8 avril, tandis que le sous-marin « Morse » effectuera des exercices avant de rallier ce port le 15 avril dans la soirée.

Les sous-marins « Marsouin » et « Narval » ont appareillé de Lorient le 28 mars. Ils font escale à Passajes (Espagne) du 3 au 7 avril.

L'escorteur côtier « L'Etourdi » en mission de surveillance des pêches en mer d'Irlande, a fait escale à Swansea du 31 mars au 1^{er} avril, au lieu de Newlyn initialement prévue. Il rentre le 7 avril, à Brest.

Les dragueurs de mines « Aldebaran », « Vega », « Eridan », « Algol », ont appareillé de Cherbourg le 3 avril. Ils feront escale à Anvers du 6 au 9 avril, avant de se rendre en entraînement à l'Ecole des mines d'Ostende du 9 au 15 avril.

Les dragueurs de mines « Mercure », « Capricorne », « Etoile-Polaire », « Phénix » ont appareillé de Brest le 1^{er} avril, pour effectuer sur les côtes espagnoles, un exercice de

(suite page 15)

CE QUE FUT LE LANCEMENT DU « REDOUTABLE »

« C'est une journée capitale pour notre Marine, pour notre défense et, par là, pour notre indépendance ».

(Allocution du Président de la République.)

A son arrivée à l'aérodrome de Cherbourg - Maupertus, alors que la batterie de salut tirait le premier des 101 coups de canon protocolaires, le Président de la République était accueilli par MM. Dubois-Chabets, préfet de la Manche; J. Hébert, député-maire de Cherbourg; l'amiral Cabanier; le vice-amiral d'escadre préfet maritime de la 1^{re} région; le sous-préfet de Cherbourg; le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie...

Un piquet en armes rendait les honneurs.

Par la route, le général de Gaulle gagna l'arsenal où l'accueillait le contre-amiral François, major général du port. Après avoir passé en revue les détachements de fusiliers-marins de Lorient et de Toulon, la musique des Equipages de la Flotte, il pénétra dans la cale de lancement où l'attendait l'ingénieur général du Génie maritime Cauchy, directeur des Constructions et Armes navales de Cherbourg. Où l'attendaient aussi, dans la tribune officielle, de nombreux officiers généraux, les personnalités civiles et militaires parmi lesquelles les techniciens ayant participé au programme Cœlacanthe et les attachés navals étrangers.

A ses côtés, le Président de la République avait le ministre des Armées, le délégué ministériel à l'Armement, le directeur central des C.A.N., le ministre de la Recherche scientifique, le préfet de la Manche et les chefs d'état-major.

« Envoyez les couleurs » ! Et, pour la première fois, le pavillon tricolore est hissé à la proue du sous-marin. Pendant la « sonnerie au drapeau », un détachement d'aspirants de l'Ecole navale présentait les armes.

M. Messmer prit alors la parole. Il souligna en premier lieu combien la présence à cette cérémonie du Président de la République faisait de l'événement « un grand jour pour Cherbourg, pour la Marine nationale et pour la France ».

Le ministre des Armes, après avoir rappelé les problèmes nombreux et complexes qu'avait posés la réalisation du « Redoutable » dit encore : « Le mérite de les avoir résolus dans les délais fixés revient aux officiers, ingénieurs, techniciens et ouvriers qui ont fait preuve de science, d'esprit inventif, d'humilité et de conscience. Ils ont donc une grande part dans le succès d'aujourd'hui et ils gardent une grande responsabilité dans tout ce qui reste à faire pour que « Le Redoutable » soit prêt à prendre la mer pour sa première patrouille, en 1970 ».

Avant de conclure, M. Messmer devait rassurer ceux qui vivent de notre arsenal qui possèdent un plan de charge important : « Dès demain, dans cette même cale, commencera l'assemblage du second sous-marin nucléaire, « Le Terrible », dont l'admission au service actif est prévue pour 1972, les autres bâtiments de la série se succédant tous les deux ans ».

Puis ce fut l'instant solennel. Au milieu d'un silence impressionnant le général de Gaulle appuya sur un petit bouton, donnant ainsi aux ingénieurs l'ordre du lancement. Et l'énorme masse du « Redoutable » glissa sur le slip, pénétra dans les flots du bassin avec une majesté remarquable cependant qu'éclatait « La Marseillaise » et que crépitaient les applaudissements d'une foule énorme massée aussi bien dans les vastes tribunes dressées de chaque

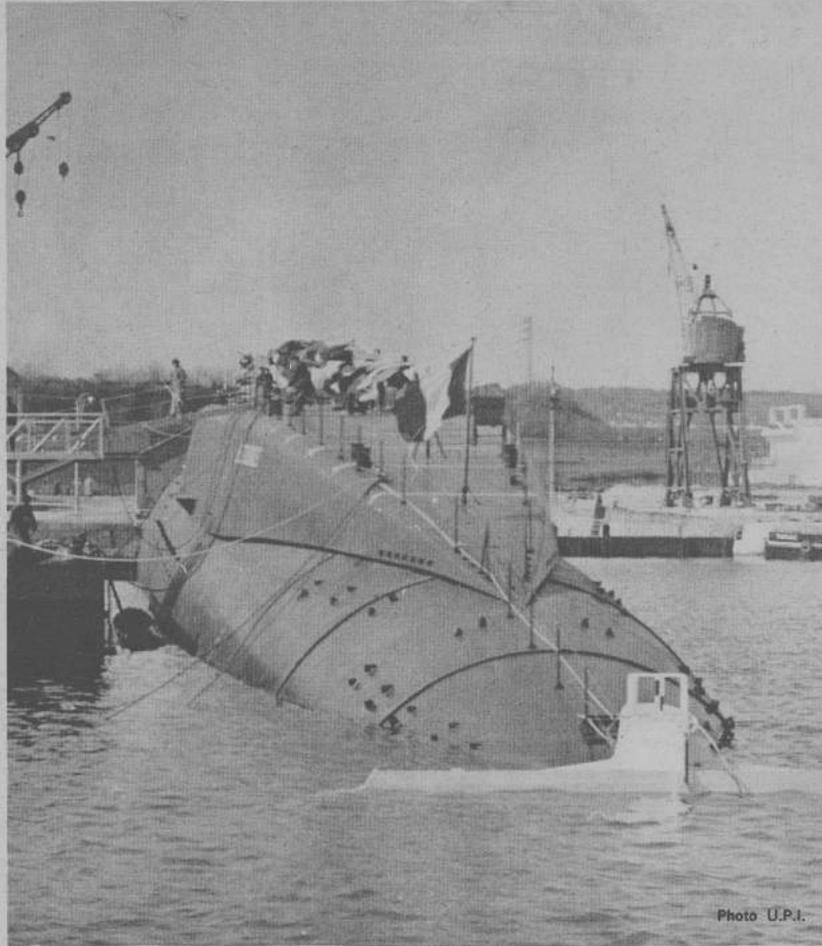


Photo U.P.I.

côté de la cale que sur les quais.

Sans attendre, les remorqueurs de la direction du port, sous les ordres de l'officier des équipages principal Le Boyer, s'affairèrent autour de l'énorme coque qu'ils conduisirent dans le bassin Napoléon III.

Avant de quitter la cale, le Président de la République se fit présenter les principaux artisans de la réalisation et du lancement du premier sous-marin nucléaire français.

Le général de Gaulle et sa nombreuse suite se rendirent alors dans les bureaux d'études où était présentée une maquette du sous-marin.

Puis, dans l'atelier « Bois », ce fut la remise de 57 médailles du Travail, suivie d'un vin d'honneur, au cours duquel le Président de la République devait prononcer une très brève allocution : « Le lancement du « Redoutable » est une réussite parfaite. J'ai été très heureux et très honoré d'y avoir assisté en présence de deux membres du gouvernement. J'adresse mes félicitations à l'arsenal de Cherbourg qui a réalisé ce sous-marin... »

Le général de Gaulle décora personnellement six chefs de travaux principaux : MM. Leclerc, Lecanu (médaille d'or); Lecote, Lerévérend, Charrier, Leharbenchon (médaille de vermeil).

Nous ne saurions citer toutes les personnalités invitées à la cérémonie. Plusieurs d'entre elles allaient déjeuner à la préfecture maritime où était servi un déjeuner de cinquante couverts présidé par le Président de la République; les autres, au nombre d'environ trois cents, se retrouvaient autour de tables fort sympathiques dressées dans les vastes salons de l'hôtel Sofitel.

(Voir en page 13 l'allocution de l'I.G.G.M. Bensussan.)

Un succès de la technique française : l'appareil propulsif du « Redoutable »

LA domestication de l'énergie nucléaire a donné aux architectes navals de nouveaux moyens en matière de propulsion. Cette nouvelle source d'énergie, du fait de son autonomie (pas besoin d'air comburant) et de son extrême concentration, est tout naturellement adaptée à propulser des sous-marins; elle leur donne des possibilités qui révolutionnent la stratégie sous-marine; elle peut en faire ces navires insaisissables à l'autonomie inépuisable auxquels la Marine américaine a « très vite » pensé en baptisant « Nautilus » son premier bâtiment de ce type.

L'appareil propulsif du « Redoutable » se compose d'une « chaudière nucléaire » qui fournit de la vapeur, et d'un « compartiment de la machine » dans lequel cette vapeur produit de l'énergie électrique (turbo-alternateurs alimentant la vie du bord) et de l'énergie mécanique (turbines de propulsion et hélice).

L'étude de ces ensembles a été orientée pour donner à l'appareil propulsif, au plus haut degré, les qualités d'endurance, de silence, de manoeuvrabilité et de résistance aux chocs qu'on recherche toujours en propulsion navale militaire mais qui deviennent plus que jamais vitales en raison des possibilités de la propulsion nucléaire. L'endurance du matériel doit être illimitée quand le bâtiment n'a à toucher terre que pour changer d'équipage, le changement d'allure doit pouvoir être instantané quand le sous-marin navigue aux grandes vitesses permises par ses puissantes machines. Le silence de la machine doit

mettre le navire à l'abri de l'écoute sous-marine; la résistance aux chocs doit être tenue à la hauteur des armes qui seront employées pour anéantir un ennemi aussi menaçant.

Comment ont été conçus, expérimentés et installés les différents éléments de l'appareil propulsif du « Redoutable » ? Dans le cadre d'ensemble du sous-marin dont la construction a été confiée à la direction des constructions et armes navales du port de Cherbourg, la réalisation de l'appareil propulsif (conception, expérimentation, fabrication) a été pratiquement scindée en deux sous-ouvrages correspondant approximativement à la production et à l'utilisation de la vapeur.

La responsabilité de la « chaudière nucléaire » a été confiée au département de propulsion nucléaire (D.P.N.) du G.E.A. (Commissariat à l'Energie atomique). Ce département,

formé en majeure partie d'ingénieurs issus de la Marine nationale, a déterminé les grandes lignes du projet et notamment le choix de la « filière » utilisant de l'uranium enrichi modéré et refroidi par de l'eau sous pression. Il a ensuite entrepris, en collaboration avec l'Etablissement d'Indret (dans la banlieue de Nantes), spécialisé depuis 140 ans dans la construction d'appareils propulsifs à vapeur, les études d'exécution, la fabrication et la mise au point des nombreux éléments d'une chaudière nucléaire. Des problèmes techniques considérables furent surmontés dans des domaines divers allant de l'instrumentation la plus avancée, utilisée pour la conduite et le contrôle de l'ensemble de l'installation, à la grosse chaudronnerie de précision, indispensable à la construction des capacités sous pression des circuits primaire et secondaire (cuve du réacteur, échangeurs et pressuriseurs notamment) et mise en œuvre à Indret dans des ateliers spécialisés aussi propres qu'une salle d'opération. Pressuriseur et échangeurs-évaporateurs furent successivement construits et essayés en puissance à la station d'essai de l'Etablissement, pour en vérifier le bon fonctionnement. En août 1964, le prototype à terre de chaudière nucléaire (Pal) a atteint à Cadarache sa puissance maximale 10 jours après avoir divergé, commençant ainsi brillamment une série intensive d'essais d'endurance, tant en régime stable qu'en régime transitoire. C'est à la fin de cette année 1964 que le D.P.N. et l'Etablissement d'Indret ont entrepris la construction de la chaudière nucléaire du « Redoutable ».

L'appareil moteur a été conçu par le service technique des constructions et armes navales et l'Etablissement d'Indret. Tandis que la Compagnie électromécanique était chargée de l'étude détaillée et de la fabrication des turbines principales et des turbo-alternateurs, l'Etablissement d'Indret entreprenait d'adapter les auxiliaires aux conditions de service à bord d'un sous-marin (notamment les condenseurs, à la pression d'immersion), concevait et fabriquait un réducteur silencieux, étudiait l'eménagement de l'ensemble de l'appareil moteur dans l'espace relativement exigü d'un compartiment de sous-marin, et finalement essayait en plate-forme le groupe turbo-réducteur de propulsion à sa puissance maximale et dans les conditions les plus sévères.

Les travaux de montage à bord du « Redoutable » de l'ensemble de l'appareil propulsif (chaudière nucléaire et appareil moteur) ont été confiés à l'Etablissement d'Indret, qui les a entrepris dès 1966 à l'arsenal de Cherbourg, pour que les éléments les plus lourds et les plus encombrants soient définitivement installés à bord avant le lancement.

L'heure du dégaçé...

Sourire aux Marins



Sourire ambigu — et pose provocante... C'est Beba Lancar, dans le film « Fruits amers ».

(Photo Rank.)

LES MEUBLES Jean RICHOU

Médaille d'or
de la
qualité NF

1961
1962
1963



Médaille d'or
de la
qualité NF

1964
1965
1966

**4 magasins à
BREST - MORLAIX - QUIMPER**

CONDITIONS SPECIALES REELLES A LA MARINE
RENSEIGNEZ-VOUS AU S. A. M.

Livraison et Installation gratuites dans
toute la France par notre Personnel

Maison réputée la « MEILLEUR MARCHÉ DE FRANCE »

EN AVANT TOUTE

UN ancien marin chilien, après avoir boulingué sur les flots pas toujours paisibles du Pacifique, s'était établi à Valparaiso et tenait un bar dont la principale attraction était un perroquet au vocabulaire d'une rare truculence.

Cela amusait beaucoup les clients, même quand ils étaient pris à parti par l'oiseau qui faisait par exemple des allusions directes aux infortunes conjugales de ses interlocuteurs humains. Nul n'aurait songé à lui offrir du persil pour s'en venger...

Mais un puritain est passé par là et s'est indigné. Il a porté plainte et fait intervenir la Société Protectrice des Animaux.

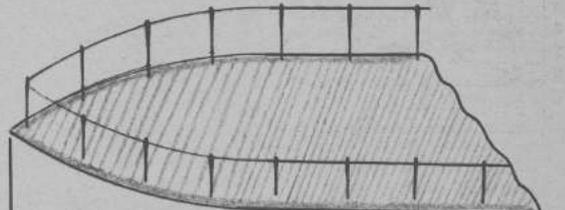
L'ancien marin cabaretier a été mis en demeure de réduire son perroquet, menacé au surplus d'une amende, le fait d'apprendre à mal parler à un oiseau étant considéré comme un mauvais traitement.

On n'a pas demandé au perroquet ce qu'il en pense...

MODELISME

par Géo-mousseron

Les riens qui font un tout



Epingles et fil : quelle rambarde du commerce pourrait prétendre à meilleure imitation ?

Nous avons souvent entendu des questions du genre : « De quel matériel faut-il disposer pour réussir des maquettes ? » C'est une question qui rejoint celle-ci : « De quel outillage doit-on se servir ? ». La vérité est que le matériel de fortune intervient bien plus souvent que des pièces adéquates, prévues et vendues dans le commerce. Et l'on peut en dire autant de l'outillage qui — lui aussi — est plus souvent fantaisiste qu'officiel. En veut-on quelques preuves ?

LES EPINGLES : Voilà de menues pièces conçues pour un travail tout autre que le modelisme. Et pourtant aucun modeliste ne peut prétendre s'en passer ; ne serait-ce, par exemple, que comme main-courante ou rambarde dont l'imitation est parfaite, accompagnée de simple fil à coudre ou mieux du fil de fer très mince — dit « de fleuriste ». On le voit, tout cela ne semblait rien avoir affaire avec les modèles réduits et ce sont presque les accessoires principaux.

LES GILLETS : Que viennent-ils faire ici ? De très beaux hublots que personne ne pourra critiquer, soyons-en certains. Ils ne seront qu'imitatifs sur de petites maquettes alors qu'ils devront tout au contraire entourer une surface transparente dont l'intérieur bien éclairé laisse voir la lumière généreusement distribuée à l'intérieur ; toutefois, on aura soin de veiller à un détail important : prévoir toujours des écrans laissant percer la luminosité mais non les détails, ceux-ci ne pouvant évidemment pas exister intérieurement.

LES CHAINES D'ANCRE : Rien n'est plus facile que les trouver en quelque endroit du grenier ou de la cave ; chaîne de « caoucou », de montre, etc., fera tout aussi bien l'affaire que celles du commerce.

L'ELECTRICITE PARTOUT !

Elle ne s'impose que la nuit, il est vrai, quant aux effets éclairants. Mais quiconque dispose d'un plan d'eau fera — en nocturne — revivre la mer d'une façon saisissante en des points dont elle est le plus éloignée : feux de route, feu d'un phare constituant l'obstacle à contourner pour le bâtiment radiocommandé, sont autant de possibilités offertes aux modelistes lesquels, si l'on en juge par l'expérience, ne semblent pas en user suffisamment.

À l'heure actuelle, soit par ce qui est vendu dans le commerce, soit par les tours de mains des amateurs mis en valeur un peu partout, il apparaît qu'une réponse est toujours prête à cette question-type posée par n'importe quel amateur : « Je suis embarrassé par tel détail ; comment puis-je tourner la difficulté ? » Il n'y a plus d'obstacle désormais et chacun dispose de ce dont il a besoin, en puisant, en des endroits insoupçonnés, la solution aux petits problèmes journaliers devant lesquels se trouvent tous ceux que le modelisme passionne.

DISQUES

Trois sourires

ANDRES SEGOVIA INTERPRETE LES ROMANTIQUES. — Sur ce microillon le célèbre guitariste interprète évidemment des transcriptions, mais réalisées avec un haut discernement.

Au programme : des œuvres de Chopin, Schumann, Paganini, Schumann et Mendelssohn. De bien agréables moments d'écoute (Decca).

SYMPHONIE LE PRINTEMPS. — Ne quittons pas nos amis mélomanes sans leur signaler une très agréable interprétation de la première œuvre symphonique de Robert Schumann par le New Philharmonia Orchestra.

La première audition de cette « Symphonie n° 1 » de Schumann eut lieu à Leipzig le 31 mars 1841. Ce chef-d'œuvre porte comme sous-titre « Le Printemps ». En complément, une autre page de Schumann : l'ouverture de « Manfred » (Columbia).

ELLA FITZGERALD. — Une autre agréable surprise aujourd'hui de la part de la collection « American Series ». Il s'agit, on l'espère, d'un trente centimètres entièrement consacré à la célèbre chanteuse noire Ella Fitzgerald, dont l'éloge n'est évidemment plus à faire.

Sous le titre alléchant de « Sweet and Hot » on a groupé une douzaine de titres plus séduisants que les uns que les autres, parmi lesquels « Thanks for the memory », « I can't get started », « Taking a chance on love » et « Lover come back to me » (Decca).

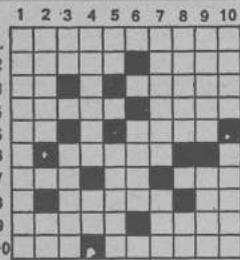
IN EINER BAR IM BROADWAY. — Les amateurs de musique douce et de musique de danse (les deux compartiments se rejoignent souvent) se tourneront, une fois de plus, du côté de Fritz Schulz-Reichel et de son Bristol Bar Sextet.

Après Vienne, après Paris, après Berlin, cet excellent pianiste d'outre-Rhin et sa formation vont emmener de l'autre côté de l'Atlantique, « In einer Bar im Broadway ». Enormément de chic ! (Polydor).





MOTS CROISÉS



Pourri. — 5. Pronom. Pièce de la serrure. — 6. Incommode. — 7. Préfixe. Fin de verbe. Conjonction. — 8. Usés par frotements. Pronom. — 9. Perche à crochets. Négligé. — 10. Gare aux coups de soleil ! Pièce de vers.

VERTICALEMENT : 1. Mode de preuve. — 2. Ile annulaire. Initiales du compositeur de « Mignon ». — 3. Symbole. Conquête de la mer sur les terres. — 4. Département. Petite île de la Méditerranée. — 5. En épéant : échangeant contre de l'argent. Ville du Midi. — 6. Parent. — 7. Il n'est pas toujours satisfait des services publics. Possessif. — 8. Diable. Consonnes. — 9. Le meilleur de la société. Chère. — 10. Bon roi qui ne régna jamais. D'aucuns préfèrent Toulon.

SOLUTION DU PROBLEME N° 335
HORizontalement : 1. Démolition. — 2. Irène. Olga. — 3. Sinusite. — 4. Têt. Da. Li. — 5. Oural. Ir. — 6. Ainsi. Idée. — 7. Ya. Étés. — 8. As. Meuse. — 9. Numéro. Leu. — 10. Tel. Oise.
VERTICALEMENT : 1. Distrayant. — 2. Erié. Issue. — 3. Menton. ML. — 4. O.N.U. Usité. — 5. Les. Bl. Ed. — 6. Ida. Emol. — 7. Totalité. — 8. Ile. Denie. — 9. O.G. (Oger). Liesse. — 10. Navire. Eus.

PROBLEME N° 336
HORizontalement : 1. Opéra de Wagner. — 2. D'un auxiliaire. Souillée. — 3. En épéant : Bernard Falissy y excella. Il permet de glisser sur la glace. — 4. Fruit qu'on ne mange pas au dessert.

MARINS DANS LA NEIGE

Le « La Galissonnière » récolte des souvenirs de ski



sortir de semblables exploits. Ces « belles histoires » étaient servies à table où nous nous retrouvions tous ensemble pour dévorer une cuisine parfois originale mais toujours appréciée. Elles étaient suivies par d'authentiques histoires de Marius et Olive, de Corses plus astucieux les uns que les autres à se reposer et souper par un petit thé-tafia bienvenu pour redonner du moral à ceux qui faiblissaient.

Les soirées se passaient tantôt chez « Mimile », la seule auberge du village, tantôt dans notre salle de séjour où flambait un beau feu de bois. Là, les chœurs plus souvent paillard que grégoriens s'époumonaient jusqu'au dernier souffle, là aussi les artistes se donnaient en spectacle qui en grattant une guitare, qui en mimant un dramatique combat de western par une nuit sans lune... et tout se terminait assez tôt car la fatigue avait raison des talents les plus courageux et des spectateurs les plus attentifs.

Le dernier jour de chaque stage, nous avons revêtu nos uniformes bleu de drap pour fêter notre départ et remercier à notre manière les habitants de Crevoix pour qui la « Marine » est maintenant une institution villageoise tout comme l'école et l'église...

Et à cette occasion, nous avons pu démontrer à qui voulait voir que le pied marin donne de solides dispositions pour avoir le pied sûr.

Aussi souhaitons-nous à tous les marins de pouvoir pratiquer ce sport qui procure beaucoup plus de joies encore que d'entorses ou de jambes cassées...

ELOGES ET CRITIQUES

LES pièces d'Eugène Labiche ont des qualités communes, le mouvement, la drôlerie et souvent aussi la philosophie qui s'en dégage. « Les Vivacités du capitaine Tic » nous amusent ainsi tout aussi bien que « Le Voyage de M. Perrichon », encore que les personnages et le thème soient très différents.

Tic est un valeureux capitaine qui a guerroyé à Sébastopol, il est le type même du soldat bouillant et emporté mais cachant un cœur sensible.

Rentré du « front », il retrouve avec joie sa famille et surtout sa jolie cousine Lucile à la veille d'un mariage qui la décourage. La fiancée n'aime pas son « futur » et Tic se fait un point d'honneur d'empêcher l'union indésirable. Il s'avise même de déclarer sa flamme à Lucile, heureuse de ses sentiments, mais l'affreux tuteur de la jeune fille n'approuve pas cette inclination et c'est après une lutte serrée qu'il obtient enfin la main de sa belle.

Sur ce sujet se greffent des scènes fort pittoresques qu'il est plaisir de suivre jusqu'à l'heureuse conclusion de l'histoire qui conserve toute sa saveur avec les comédiens de Pierre Della Torre au théâtre de Saint-Maur et dans la région parisienne. Bernard Lavallée est un étourdissant capitaine Tic et ses camarades qui lui donnent la réplique, Jacques Echantillon, Madeleine Duret, Nicole Debacker, Gérard Lacoue, Jean-Pierre Moreux et Alain Boyer ont droit aussi à tous les éloges pour leur jeu enlevé et pittoresque.

C'EST en banlieue encore que se manifeste une excellente compagnie animée par Edmond Tamiz. Au théâtre d'Aubervilliers, les comédiens présentent « L'Eventail », de Goldoni. Réussite indiscutable d'un spectacle où se retrouve le style de la Commedia dell'Arte. Dans l'adaptation française d'Henry Mary, l'on suit une action pleine d'imprévu avec Jean-Jacques Dauhin, Janine Souchon, Brigitte DeFrance, Mary Merges et quelques autres...

Pierre FERIAU.

SANS précédent dans les annales sportives du « La Galissonnière » : deux fois quinze marins et quartiers-maîtres ont eu la chance cette année, de s'initier aux joies — parfois aussi aux douleurs ! — du ski.

Initiation mémorable !... Crevoix, dans les Hautes-Alpes, fut la station choisie, car l'aumonier Chomiène dispose d'un toit qu'il a bien voulu mettre à notre disposition entre le 26 février et le 12 mars et qui dans un style pittoresque s'est révélé très hospitalier.

En outre, Crevoix est remarquable par son décor, un décor à la hauteur des sommets qui limitent son horizon, un de ces paysages à la fois reposant et majestueux comme disent les livres et qui, pour le moins, nous a beaucoup changés de cet autre paysage fait d'une course cen-

trale, d'un poste n° 1 ou n° 6, d'un pont d'envol hélicoptère, etc.

Pour les premières glissades à ski, des pistes faciles, deux remonte-pentes accessibles pour les moins doués nous ont permis de prendre goût très progressivement à ce sport et il fallait bien que ce fût « très progressivement » car en matière de ski le vieux conseil « Qui veut voyager loin, ménage sa monture » reste plus pertinent que jamais. N'est-ce pas, messieurs les éclopés du deuxième jour ?

Donc, pour les plus chanceux, c'est peu à peu que se sont dévoilés les mystères du chasseur-neige, du virage amont ou aval, voire du christiana léger. Pour cela, ils ont été aidés par des amateurs plus expérimentés que nous et qui ont bien voulu leur montrer pourquoi en prenant de la carre extérieure on se retrouvait irrémédiablement plaqué au sol, pourquoi en trace directe le ski amont devait être légèrement plus avancé que le ski aval et que de choses encore...

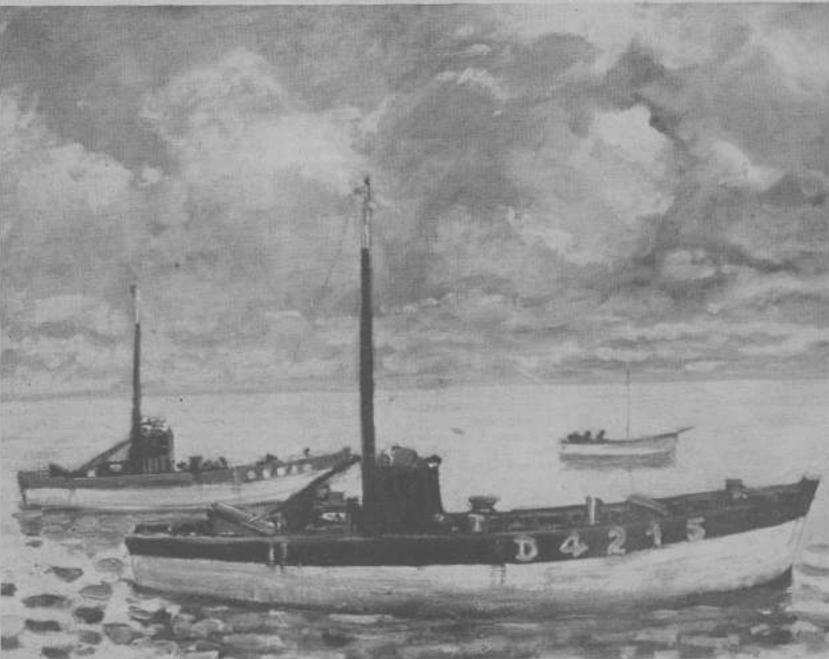
Fort satisfait de ses progrès, eux-mêmes résultats d'une application méritoire, notre poète du moment, le QM1 Poggi a proclamé un beau soir à la cantonade son enthousiasme en des termes qu'il faut redire ici :

Telle une gazelle sur ses pattes
 [élégantes
 Je dévalais allégrement les
 [pentes
 Sous le regard émerveillé des
 [débutantes.

Les autres nous émerveillaient par leurs interminables histoires de ski où les chutes étaient plus spectaculaires les unes que les autres, les rencontres à la croisée des pistes aussi brutales qu'inattendues et les skis toujours plus au moins cassés au



MARINE ET PEINTURE



CETTE toile de Pierre Toma, dans les tons gris délicatement nuancés, représente des chalutiers de Douarnenez sur les eaux de la baie où se reflètent les nuages. On l'a particulièrement remarquée lors d'une exposition qui s'est tenue à la Maison de Bretagne à Paris, où étaient réunies des œuvres de « L'At-

lier de l'Île-de-France » que préside le peintre Yan, président du Salon des Indépendants. Pierre Toma, qui appartient au groupe des Peintres de Montparnasse est aussi illustrateur, affichiste et décorateur de théâtre.

(Photo Marc Yaux, documentation Hélène Kernel.)

ÉCRAN

“CUL DE SAC”

DANS le cadre lugubre d'un chalet désertique en Irlande vivent un homme, aviculteur, et sa jeune femme qui fait la coquette auprès de leurs amis.

Pour échapper aux recherches de la police, des gangsters s'y installent et imposent leur présence par la menace. L'un des bandits succombe à ses blessures ; l'autre fera peser son autorité sur le couple qui se trouve placé malgré lui dans une situation des plus précaires, d'autant que l'arrivée de visiteurs inatten-

dis risque encore de bouleverser la vie des châtelains.

Roman Polanski a traité ce sujet sous une forme humoristique. Il caricature les personnages qu'il fait intervenir à tout propos et complice à plaisir les événements qui surviennent. Cette bouffonnerie macabre se déroule dans une atmosphère très particulière avec Françoise Dorléac, Donald Pleasance et Lionel Stander.

P. F.



La situation de la Marine marchande dans le monde

L'assemblée générale du Comité central des armateurs de France s'est réunie le 14 mars à Paris. Dans le rapport qu'il a présenté à cette occasion, M. Antoine Veil, délégué général du Comité, a évoqué la situation de la Marine marchande dans le monde. Il a précisé :

« Le 30 juin 1966, le tonnage de la flotte mondiale en service atteignait 171,1 millions de tonneaux. En un an, il avait ainsi progressé de 10,7 millions de tonneaux, c'est-à-dire de 6,7 % contre 7,4 millions de tonneaux ou 5 % au cours des douze mois précédents. Le 1^{er} janvier 1967, cette progression s'étant poursuivie, le tonnage atteignait en ordre de grandeur quelque 177 millions de tonneaux... »

« ...Dans cet accroissement actuel et futur du tonnage, la part des quatre pavillons libérés, soviétique, norvégien et japonais demeure prépondérante, d'abord en ce qui concerne le tonnage neuf, mais surtout parce que les achats massifs de navires d'occasion auxquels procèdent ces pays, et notamment le Liberia, facilitent la substitution, dans l'ensemble des flottes, de navires modernes aux unités anciennes. Il faut d'ailleurs noter le coup de frein donné il y a quelques mois par la Norvège aux commandes de transporteurs de vrac, comme si les armateurs de ce pays sentaient à une saturation prochaine. »

« En 1966, l'activité économique mondiale s'est dans l'ensemble maintenue à un niveau élevé. Cependant, les frets maritimes se sont effrités. Il y a là un phénomène préoccupant. »

« ...Au surplus, l'évolution prévisible ne permet guère d'augmenter un redressement des frets. La demande que l'on peut considérer comme structurelle est vouée à progresser rapidement, malgré la concurrence aérienne. Cependant, l'augmentation du tonnage en service sera elle-même très rapide... »

« ...Dans l'ordre économique, le transport maritime paraît ainsi voué à un décalage constant entre l'offre et la demande. Si ce décalage est quelque peu masqué par la diminution, continue au cours des dernières années, du tonnage désarmé, il est en revanche mis en lumière par l'insuffisance trop fréquente des frets pour rémunérer le capital investi à un niveau raisonnable, voire parfois pour couvrir les charges d'exploitation... »

« ...Les causes économiques de ce déséquilibre du marché sont aggravées par des phénomènes politiques, tels que le développement de flottes qui pratiquent, dans le domaine tarifaire, un dumping systématique. C'est le cas des pays de l'Est, et notamment de l'U.R.S.S., dont la volonté d'expansion maritime, si elle ne conduit pas à des projets disproportionnés, se conçoit dès lors que cet immense pays s'efforce de rompre son isolement économique. Cet essor risquerait cependant, s'il se poursuivait dans l'ignorance de la nécessaire relation entre le prix de vente et le prix de revient du transport maritime, de provoquer de profonds bouleversements, au détriment de tous... »

« Etudiant la situation particulière de la Marine marchande française, M. Veil note :

« Au 1^{er} janvier 1967, en effet, notre flotte, enregistrant un accroissement net de 243 841 tonneaux de jauge brute, se trouvait portée à 5 226 685 Tjb contre 4 983 024 Tjb un an plus tôt. La reprise qui s'est ainsi manifestée offre la particularité de concerner sans exception toutes les catégories de navires, y compris celle des paquebots, dont le tonnage n'avait cessé de diminuer depuis dix ans... »

« En 1966, les échanges extérieurs de la France, exprimés en volume, ont progressé de 5 % environ, à peine plus rapidement qu'au cours de l'année 1965. Si les achats à l'étranger ont retrouvé un rythme de croissance un peu plus rapide

que l'année précédente, passant de 4 à 6 %, le taux de progression de nos exportations a de nouveau fléchi. »

« Seuls, d'ailleurs, les échanges de la France avec les pays étrangers à la zone franc ont varié d'une année à l'autre, tandis que le commerce avec la zone franc demeure, pour la seconde année consécutive, sensiblement stationnaire... »

« ...L'étape accomplie en 1966 demeure, en effet, à la fois modeste et fragile. D'une part, le taux de couverture de notre commerce extérieur par le pavillon national, s'il paraît avoir cessé de se dégrader, est encore en ce qui concerne les marchandises diverses, réserve faite de la zone franc, très loin du niveau qui pourrait être considéré comme acceptable. Notre présence sur les trafics tiers est elle-même insuffisante. Quoi qu'il en soit, le solde déficitaire de la balance des frets paraît s'être à nouveau creusé, l'accroissement des dépenses d'affrètement représentant, au

moins pour les premiers mois de l'année, près du double de l'augmentation des recettes en devises. D'autre part, il faut avoir conscience que le déclin des dernières années reprendrait de manière inéluctable si les armateurs ne se sentaient assurés du concours actif des pouvoirs publics et de l'adhésion des représentants du personnel à cette idée fondamentale que la rentabilité de l'exploitation maritime constitue la seule garantie sérieuse qui puisse être donnée dans le domaine de l'emploi. Faute que ces conditions puissent être réunies, le fonds de commerce de notre pavillon serait rapidement compromis, ce qui ne permettrait plus d'enrayer un nouveau processus de repli. »

« Tel est le diagnostic que requiert la situation du pavillon français au seuil de l'année 1967. Les armateurs se sont résolument engagés dans le cycle d'une reconversion qui peut les conduire à l'expansion. S'ils devaient se sentir isolés, la lucidité leur ferait obligation de rebrousser chemin. Ils sont en revanche fermement décidés à persévérer, pour peu non seulement qu'on les encourage, mais qu'on les accompagne dans cette voie... »

PÉTROLIERS GÉANTS

LA construction d'un pétrolier géant de 201 600 tonnes de port en lourd, destiné à l'armement norvégien « Sigval Bergesen », vient d'être entreprise dans les chantiers navals de « Mitsubishi Heavy Industries » à Nagasaki.

Le nouveau navire aura 300 m de long et 48,4 m de large avec un tirant d'eau de 18,6 m. Il sera propulsé par un moteur Diesel de 27 600 CV développant une vitesse de 15,8 nœuds. Il sera hautement automatisé avec une chambre de machines sans personnel et une protection spé-

ciale contre l'incendie. Il sera comparable au pétrolier japonais Idemitsu Maru de 209 300 tonnes déjà en service, qui est le plus gros navire du monde.

LE plus grand navire de la flotte marchande espagnole est entré en service : c'est un pétrolier de 71 000 tonnes, l'Alcantara, qui a été construit aux chantiers navals de Cadix. Il a effectué son premier voyage entre Cadix et Carthagène.



L'impressionnante masse du pétrolier géant japonais « Idemitsu Maru », lors de son entrée en service. On remarquera en particulier son puissant gouvernail. (Photo communiquée obligeamment par l'Office Japonais du Tourisme.)

CHRONIQUE de la Société centrale de Sauvetage des Naufragés



LE PALAIS

Un canot de pêche en panne (18 mars)

Le canot de sauvetage « Patrons-Dubarré-et-Corvic » est mis à l'eau à 19 h 50 pour rechercher un bateau de pêche en panne de moteur sur la côte nord-est de Belle-Ile. Le vent est de NNW 15 nœuds et la mer peu agitée. Arrivé sur les lieux, le canot de sauvetage trouve le « Petit-Bernard », canot de pêche du Palais, mouillé très près de la côte. C'est avec beaucoup de précautions à cause du vent qui pousse vers la terre, que le « Patrons-Dubarré-et-Corvic » doit s'approcher en marche arrière du « Petit-Bernard » qui est pris en remorque et ramené au port à 20 h 45. REMY.

Fat. : Emile Guyot ; s.-pat. : Thomas ; méc. : Bossier ; canotiers : Morvan, Guillaume, Tonnell, Doullin, Le Gars et Le Picault ; treuilliste non embarqué : Rourin.

L'ancien paquebot français « Ville-d'Oran » s'échoue

CE n'est pas sans un sentiment de tristesse que marins et anciens marins apprendront que le paquebot Ville-d'Oran, devenu depuis quelques mois, sous pavillon grec, l'Olympos, risque de voir sa carrière s'achever.

En effet, le 22 mars, faisant route de Grèce vers Cannes, l'Olympos eut une avarie de turbine et fut drossé par le vent vers des fonds rocheux ; la coque du navire ayant une déchirure et celui-ci faisant eau, son commandant décidait de l'échouer sur une plage proche de Messine pour tenter d'éviter que le bateau ne coule. Olympos devait faire escale à Cannes, le 23 mars, où il devait prendre 350 passagers partant en croisière en Grèce. Le paquebot Ville-d'Oran,

construit aux Chantiers de La Ciotat en 1936, avait une jauge brute de 10 172 tonnes. En service sur les lignes d'Afrique du Nord, il devint pendant la dernière guerre croiseur auxiliaire et fit partie de la division de croiseurs auxiliaires de l'amiral Cadart, qui participa aux opérations de la campagne de Norvège. Il fut ensuite intégré au « pool » allié et fut rendu à la France en juin 1946. Après de grands travaux de réfection et de modernisation, il reprit son service sur l'Afrique du Nord et fut vendu il y a deux ans à l'armateur grec Typaldos, qui a d'ailleurs acquis d'autres navires de la « Compagnie Générale Transatlantique », notamment la Colombie, rebaptisée Atlantica. R. de RENTY.

D'un bord à l'autre...

UN nouveau procédé de propulsion hydraulique, qui pourrait remplacer l'hélice traditionnelle des bateaux, a été présenté à la presse dans le port et la baie du Cros-de-Cagnes.

Ce procédé révolutionnaire, auquel son inventeur, M. Félix Lévy, a donné le nom de « propulseur hydraulique à réaction composée », a été monté à titre expérimental sur un petit bateau de plaisance en matière plastique à moteur intérieur qui a effectué plusieurs démonstrations de puissance et de vitesse.

Le principe du fonctionnement est le suivant : le moteur transmet sa puissance non plus à une hélice ou à une turbine, mais à un réacteur placé sous la coque. Ce réacteur est composé d'un cylindre (rotor) séparé en deux parties égales sur toute sa longueur par une cloison en forme d'hélicoïde à pas progressif avec un gabarit qui constitue le secret de l'invention.

Les essais comparés faits par des experts entre une hélice classique et le nouveau système à réaction donnent un rapport de 1 à 3, c'est-à-dire que, pour une puissance égale disponible, l'hélice a trois fois moins de rendement.

Selon l'inventeur, cette invention doit conduire à une révolution dans le système de propulsion de tous les bateaux, quels qu'en soient le tonnage et le type, y compris les sous-marins.

L'Atlantic Song, construit aux Chantiers France-Gironde de Dunkerque pour le compte de l'armement suédois Wallenius, a été mis à flot. C'est le premier grand navire européen spécialisé dans le transport des voitures et containers. Trois armements suédois, la compagnie hollandaise « Holland America Linje », la Compagnie Générale Transatlantique et la compagnie britannique Cunard Line se sont associées en un

groupement baptisé « Atlantic Container Line », qui a passé commande, en 1965, de quatre premiers navires spécialisés. L'Atlantic Song est un immense cargo de six étages, long de 197 m, large de 26,20 m, propulsé par un moteur de 20 700 CV.

LES LIVRES

● LES PÊCHES MARITIMES, par Albert Boyer. L'excellente collection « Que sais-je ? » des Presses Universitaires de France vient de publier cet ouvrage dont l'extrait suivant de la table des matières donnera une idée :

I. Histoire de la pêche maritime. II. Les structures des pêches maritimes. III. Les facteurs de production. IV. Les principales espèces capturées. V. L'industrie coquillière. VI. Le statut international des pêches maritimes. VII. L'économie des pêches maritimes. Conclusion. Situation actuelle et perspectives d'avenir de l'industrie française des pêches maritimes. Bibliographie.

L'auteur est docteur en droit et docteur en sciences politiques. Il apporte donc des éléments particuliers sur un sujet qui nous intéresse vivement.

Depuis toujours, en effet, la mer a constitué une source de produits alimentaires indispensables à l'humanité. A partir de la fin du XIX^e siècle, les pêches maritimes ont modifié profondément leurs structures et leurs techniques. L'apparition de la vapeur, puis du moteur à explosion, la mise au point d'engins de pêche plus puissants ont littéralement révolutionné cette activité qui a subi plus de changements ces dernières décennies que durant tous les siècles précédents. L'apparition de quantités énormes de poissons sur les marchés a créé de nouveaux problèmes pour la conservation et l'écolement des produits de la mer.

Les pêches maritimes françaises, dans ce contexte, subissent plus que tout autre, les effets de cette mutation. Il n'en reste pas moins qu'elles constituent pour notre pays une industrie dont le rôle est loin d'être négligeable, face à la croissance démographique de sa population.

(Un volume 11,5 x 17,6 cm de 128 pages (« Que sais-je ? »), Aux Presses Universitaires de France, 108, bd Saint-Germain, Paris.)

NAUTISME



Régates à Brest.

TIMONERIE AUTOMATIQUE POUR YACHTS

UN dispositif de timonerie automatique a été mis au point par une société britannique pour les yachts à tableau arrière. Ce dispositif serait le meilleur marché qui existe et permettrait à tous les marins de week-end et de croisière de faire des traversées, même longues, avec une seule personne à bord (1).

Conçu pour les bateaux de plaisance de 5 à 10 tonnes, y compris le type populaire Folkboat, le système s'installe sans difficulté et aucune modification de structure du bateau n'est nécessaire. Le système est commandé par le vent sur le principe de l'assiette de la voilure; la force motrice nécessaire au fonctionnement du gouvernail est obtenue à partir du mouvement du bateau dans l'eau et non à partir de la pression exercée par le vent sur la carotte.

Le système est livrable en deux modèles « standard » et « long », avec une longueur totale de 2,65 m pour le premier et de 2,75 m pour le second. Il consiste en une carotte, une patte d'assiette et un dispositif de fixation. La poulie du bras de carotte est montée sur un cadran horizontal et porte une carotte et une contrepoids à bras.

Des joues latérales percées d'avance maintiennent la carotte, la tige descendante et la patte d'assiette, solidement, sur n'importe quelle barre de gouvernail au moyen de six boulons. Le nombre et l'espacement des trous correspondent sans difficulté aux différentes longueurs de barre sans qu'il soit besoin de travaux de menuiserie sur la timonerie ou le tableau.

L'axe principal est en acier inoxydable, les organes mobiles en fort plastique l'ufinol et toutes les vis sont en acier inoxydable ou en laiton. La patte d'assiette est en chêne grainé rectiligne et la carotte plate est en contre-plaqué marin, fini émail blanc. Les palliers n'ont pas besoin de graissage et sont inoxydables. Bien que faite pour un dur service, l'installation ne pèse que 15,800 kg.

Une fois qu'un bateau muni de la timonerie automatique a été mis sur son cap et que la carotte a été réglée, on fait tomber un verrou actionné par courroie dans la coque convenable du cadran denté. La carotte est ainsi reliée à la patte d'assiette et la barre est maintenue en place. Le système réagit aux plus faibles variations de vent et, en cas de besoin, on peut manœuvrer à la main la barre du gouvernail; il est facile de changer le réglage selon le vent et le cap.

Le système a été essayé avec des vents de toutes forces, depuis les brises juste capables d'assurer l'action du gouvernail jusqu'aux vents les plus forts.

On dit que le cap correspond toujours au vent apparent. On fait savoir que, le système étant souvent supérieur au meilleur barreur, on ne peut pas l'installer pour la course.

Les premiers utilisateurs du système — y compris plusieurs compétiteurs courant en solo — ont dit qu'il remplaçait un équipier et qu'il leur avait été possible, avec la timonerie automatique, de changer des voiles, d'établir un spinnaker ou de prendre des ris, de descendre dans la cabine pour les repas, de faire des calculs et de se reposer.

(1) Bingley Son & Follitt Ltd., 50, Minerva Road, Londres N.W. 10. Le système s'appelle « Quatermaster ». La firme cherche des agents dans les centres nautiques, surtout en Amérique du Nord et du Sud, en Europe Occidentale et en Scandinavie.

Prix de détail au Royaume-Uni : £ 55.

Pour la course et pour la croisière

LA Norfolk Knights Boatbuilding Co, de Horning, Norfolk, construit un yacht à moteur qui peut servir pour la course ou la croisière et se transforme en quelques minutes.

Fait en fibre de verre sur les plans du dessinateur britannique Ian Hannay, ce bateau de la classe G a une longueur hors tout de 7,75 m. Il est livré complet avec agrès en alliage et voiles en térylène, avec grément bermudien ou Gunter; le mât est à emplanture pour faciliter son démontage. Le bateau a un diesel de 36 CV.

Les aménagements intérieurs comprennent le chauffage central, l'éclairage par fluorescence, une salle de bains avec douche chaude ou froide et un buffet ventilé. Il y a quatre couchettes. Le cockpit peut être complètement fermé et muni d'un pare-brise pour la croisière au moteur.

Son prix, en Grande-Bretagne, est de 2 500 livres.

LIVRES

● LA CROISIÈRE COTIÈRE, par J. Quéguiner, administrateur en chef de l'Inscription maritime.

En moins de cent pages l'auteur enseigne les notions élémentaires de navigation. Il traite de façon relativement simple mais toujours très précise ces questions qui sont essentielles : les cartes marines, la route en mer, le compas, les vents et les courants, l'estime et son contrôle, le point en vue de terre, les marées, la météo, le mauvais temps, la navigation de nuit.

L'ouvrage comporte également des exercices pratiques (et aussi leur corrigé ce qui n'est pas plus mal). Ce petit livre est abondamment illustré.

(Éditions maritimes et d'outre-mer, 17, rue Jacob, Paris-6^e).

L'activité de la construction navale française

TROIS navires de charge et deux porteurs de vrac auront été les vedettes de la construction navale française depuis le mois dernier : un lancement, une livraison, trois mises sur cale.

Le lancement a été celui du « Jacques-Cartier » de 80 900 tdw, mi-porteur de vrac, mi-pétrolier, que les Chantiers de l'Atlantique ont mis à l'eau pour le compte de l'A.G.F.A. mais qui sera exploité par la Cie Générale Transatlantique. Rappelons que les derniers bâtiments de cette catégorie construits en France avaient été les « Hoegh Hood » (61 765 tdw) et « Soya Baltic » (60 510 tdw), construits par les Chantiers France-Gironde en 1964-1965 pour l'armement norvégien Leif Hoegh et pour l'armement suédois Rederi A/B Soya.

Une livraison, celle du « Penroux » (5 500 tdw), remis à Bordeaux aux Chargeurs de l'Ouest. Ce minéralier est évidemment à la limite inférieure du genre; mais on se souviendra que France-Gironde a eu, depuis deux ans, à s'occuper dans son chantier de Dunkerque, de la construction de porteurs de vrac et de minéraliers nettement plus gros, les « Cetra-Lyra » et « Cetra-Carina », de 64 000 tdw pour Cetramar, les trois « Dordrecht » néerlandais pour Van Ommeren, et la « Ville-de-Metz », de 39 000 tdw, l'« Eglantine », de 28 000 tdw, pour l'Union Industrielle et Maritime. Ils viennent enfin d'obtenir de l'Armement Dreyfus la commande d'un bulcarrier de 70 000 tdw.

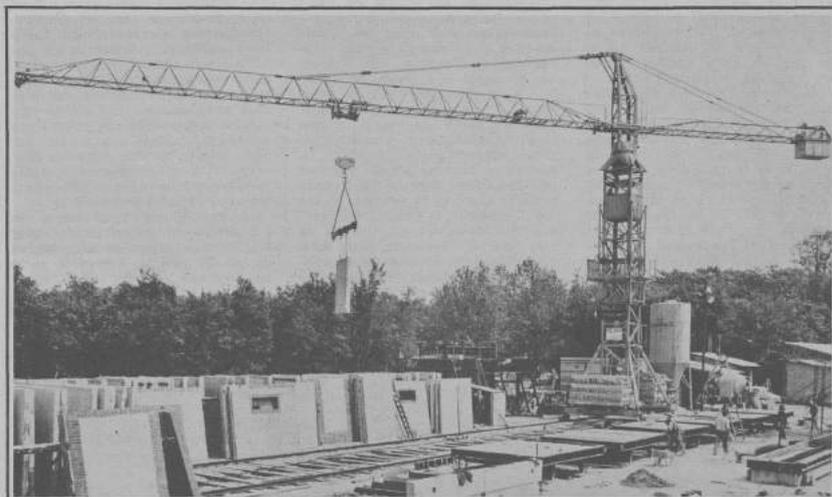
Trois mises sur cale : un cargo très spécialisé et deux cargos de ligne. A Dunkerque, on a commencé le montage de l'« Atlantic Star » qui battra pavillon de la Holland America Line. Il s'agit du second des deux navires de charge de 14 224 tdw confiés aux Chantiers France-Gironde, le premier, destiné à l'armement suédois Wallgrius et qui porte le nom d'« Atlantic Song », doit être lancé à la fin du mois. On sait que les deux armateurs en question travaillent en pool avec plusieurs autres dont la Cie Générale Transatlantique, pour exploiter un ensemble de cargos spécialisés dans les transports de containers et de voitures automobiles.

Les deux autres cargos mis sur cale sont d'un type plus classique encore que très élaborés. Le cargo « Lucie Delmas » appartient à une série de quatre que l'Armement Delmas-Vieljeux a commandés à La Ciotat (12/14 000 tdw). C'est un des seize bâtiments, des cargos de ligne pour la plupart, qui se seront succédés en quatre ans à peine sur la cale 2 des Chantiers de La Ciotat. Ce sont également les Chantiers de La Ciotat qui ont la responsabilité du troisième cargo dont nous avons à parler mais dans leur établissement du Trait. Il s'agit du « Mananjary », de 14 000 tdw, destiné à l'arme-

ment malgache Société Malgache de Transports Maritimes, dont les intérêts commerciaux sont étroitement associés à ceux de la Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire.

Les chantiers ont également eu à s'occuper, ces derniers temps, d'autres bâtiments de types très variés, en premier lieu, des navires de pêche dont quatre auront été terminés, un grand « terre-neuva » à propulsion diesel-électrique de 75/85 mètres de longueur, le « Névé », construit au Trait, deux chalutiers pour pêche arrière, les « Nord Caper » (Ziéglér, Dunkerque) et « Orage » (Chantiers de la Manche), un thonier - palangrier coréen, le « Nam-Haé 277 » (La Rochelle) et, d'autre part, le « L. 9070 », un « Edic » destiné à la Marine nationale (Chantiers Navals Franco-Belges), qui vient d'être terminé, une vedette de promenade pour 200 passagers, la « Belle-Malouine » (S.I.C.C.N.A.) et un bateau de recherches archéologiques, rubrique assez rare dans la nomenclature navale, que les Chantiers Auroux à Arcachon ont mis sur cale pour le compte du ministère des Affaires culturelles.

Deux petites commandes doivent être signalées : un chaland automoteur de 1 200 T pour la Marine nationale et une drague suceuse d'un débit horaire de 300 m³, qui seront tous deux construits à Villeneuve-la-Garenne par les Chantiers Navals Franco-Belges.



La construction individuelle désormais accessible grâce à l'industrialisation

B. E. T.

DES PROCÉDÉS MODERNES DE CONSTRUCTIONS

- * Etudes de toutes constructions industrialisées
- * Etudes complètes de lotissements - V.R.D. - Coordination

Documentation gratuite, par retour, sur simple demande (préciser le ou les types choisis) : Ardennes, Bretagne, Colonial, Méridional ou Savoie à : B. E. T. - Direction technique

47, rue Guersant, PARIS-17^e
Téléphone : 755 67-48

TROIS "ATLANTIC" DU G.A.N. 6 EN A

Commémoration de l'indépendance Argentine...

Avrai dire, personne n'y croyait. Trois Breguet « Atlantic » pour le cent cinquantième de l'indépendance de l'Argentine ! Une commémoration qui a son importance sans doute, mais l'Amérique du Sud est si lointaine pour qui limite souvent son horizon aux Baléares !

Pourtant il fallait bien se rendre à l'évidence, les « bruits de courtoisie » prenaient une allure très officielle. Le capitaine de frégate Drouin, commandant en second de la Base aéronautique navale de Nîmes-Garons était désigné comme chef de mission et le capitaine de corvette Bénard, commandant le G.A.N. 6 prenait des dispositions afin de mettre en route les avions des flottilles 21 F et 22 F qui allaient participer au voyage.

Voyage en effet, merveilleux voyage qui devait nous conduire à Mar del Plata afin de fêter, avec nos amis argentins, le lointain souvenir de la naissance d'une nation.

Plus facile fut le choix des avions que celui des passagers ; nous aurions aimé que tout le monde puisse venir ; 57 privilégiés furent désignés dont trois équipages constitués et sept quartiers maîtres n'osant croire à leur chance.

De Paris, nous vîmes arriver le capitaine de frégate Corret qui ne sait se dissocier du sort des BR 1150, où qu'ils aillent.

Le 30 janvier, je commençai à remplir mon journal de marche...

Décollage de Nîmes-Garons à neuf heures, temps froid et maussade mais nos avions savent à la fois recevoir les embruns lorsque le devoir les y oblige et sécher leurs ailes au soleil si on les sollicite un tant soit peu. Miracle de cette belle mécanique qui nous permet très vite de chevaucher les nuages en direction de Dakar.

A 27 000 pieds, il fait bon, il fait beau et la soupe est bonne pour chacun des dix-neuf passagers de chaque aéronaf. Yoff se profile en fin d'après-midi, le Cap-Vert est un peu sec en cette saison, l'herbe rare mais les Mamelles, Gorée et N'Gor sont toujours des sentinelles vigilantes et l'océan ourle cette presque île où la Marine a écrit tant de pages d'histoire. Escala rapide, nous devons repartir le lendemain matin, juste le temps de faire les pleins et de prendre contact avec l'Unité Marine-Dakar. Il fait chaud, humide et déjà les vestes kaki sont pesantes. Les officiers maritimes décident dans l'ensemble de visiter la ville malgré l'heure tardive et sont rapidement assaillis par les marchands de souvenirs rue William-Ponty. D'autres préfèrent réserver leurs forces et savourent leur

première nuit d'été en février. On parle de la regrettable B.A.N. Bel Air où beaucoup sont passés. MARDI 31 JANVIER.

Tout le monde est en l'air à 10 heures et chacun s'excite en parlant du passage de la ligne. Cette fois, pas de baignade mais l'équateur est salué à bord et arrosé au « jus de fruits ».

La météo est bonne, le Front intertropical si redouté nous souhalte bon voyage au passage sans nous malmenier et nous abordons le Brésil, les yeux pleins de curiosité et de rêve. Peu d'entre nous connaissent le pays. Une intense lumière monte jusqu'à nous de ces centaines de kilomètres de plages vierges que nous survolons.

Après Recife où nous revenons et Salvador, nous sommes happés par le Front polaire peu actif mais qui nous masque en partie le paysage jusqu'à Rio. Slalom entre les crêtes de cumulus ; dans une trouée, soudain, apparaît la baie de Guanabara. Cornée de montagnes, elle mérite d'être comparée aux plus belles du monde. Vaste avec sa silhouette de « géant endormi », il nous est impossible de la saisir dans son ensemble. Rio zigzague entre les lagunes, la mer et les collines ; l'atterrissage à Galeao, sur une presqu'île, nous place à une heure de taxi du centre-ville.

Après diverses formalités et désinfection de l'avion, nous sommes pris en main par le colonel J. Wartel, attaché militaire au Brésil, qui nous donne les détails de notre escale. Le chemin de l'aéroport à l'ambassade puis vers les hôtels est déjà une visite de la ville. Nous découvrons l'avenue Rio Branco, commerçante et colorée, centre de la vie maritime de Rio ; la circulation y est intense, débouaie, sous un soleil de plomb et une chaleur torride. La foule nous frappe immédiatement par sa diversité. Ici se côtoie sans problème apparent une population dont la peau passe entre le blanc et le noir par toutes les nuances. A la hauteur de l'avenue Presidente Vargas, longue de plus de trois kilomètres, nous sommes déjà dans un décor de carnaval, tribunes, stands, fresques futuristes n'attendant plus que le début de la fête. Partagés entre l'hôtel Aeroporte en ville et l'hôtel Troca-

dero à Copacabana, nous nous retrouvons éblouis sur cette plage célèbre entre l'avenue Atlantico, son alignement de constructions style 1925 et un océan tiède qui vous tente en permanence. A l'hôtel, une coupure de courant, suite à des inondations récentes nous permet de visiter les installations en passant par les escaliers de service, mais déjà la ville a englouti notre contingent. Pendant un jour et demi, c'est un tourbillon qui mène les uns au sommet du Corcovado au pied du Christ Rédempteur, les bras ouverts à 30 mètres de haut sur un paysage unique, les autres au célèbre pain de sucre, en funiculaire — d'autres encore diront ce qu'est Rio la nuit avec ses écoles de Samba et son ambiance à nulle autre pareille, alors que couvent déjà les feux de Mardi Gras.

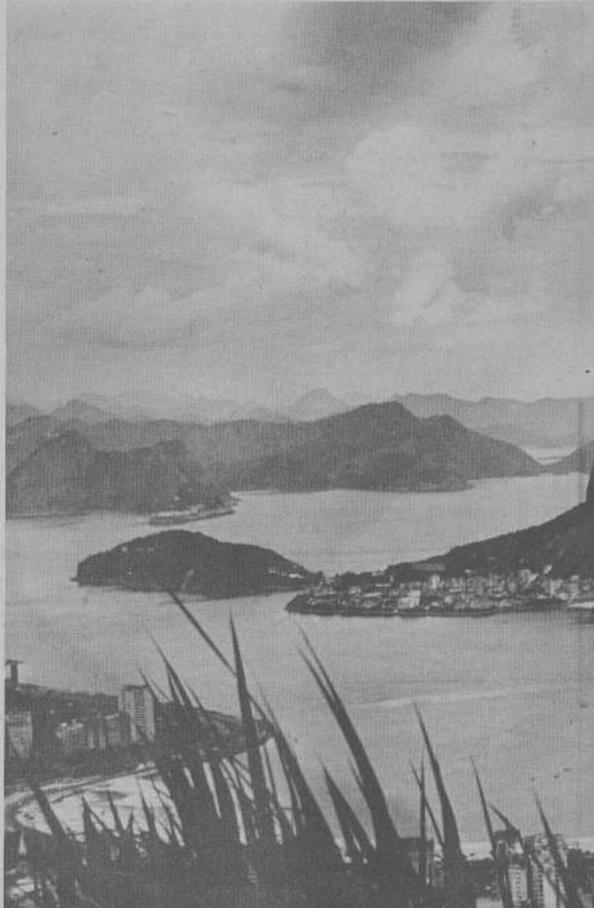
Nous voulons tout voir, tout comprendre, nous devons en plus faire apprécier notre nouvel avion. Un groupe d'officiers brésiliens visite l'appareil dont le chef d'état-major de l'Armée de l'air.

JEUDI 2 FEVRIER

Deux jours inoubliables, déjà il nous faut reprendre la route et le dernier regard jeté sur Rio, en passant sur Bota Fogo, voudrait n'être qu'un au revoir.

Sur notre carte, souligné, Bahia Blanca. Depuis déjà longtemps, ignorant la capitale, Buenos Aires, nous survolons une plaine immense, un puzzle ressemblant étrangement à notre Beauce. Nous découvrons enfin cette ville de province sans prétention et son aéroport. « Bienvenidos à la Base Aéronavale Commandante Espora ». Le capitaine de vaisseau René-G.-J. Buteler nous fait les honneurs de son domaine. Tout se passe au mieux, les avions ne nous donnent pas trop de soucis, l'accueil est chaleureux. Comment oublier la gentillesse de nos hôtes, nous sommes l'objet d'attentions constantes et rien n'est laissé au hasard. Nos chambres sont propres et spacieuses. Les officiers de liaison aplanissent les problèmes de langage. Nous apprenons que notre séjour en ces lieux se bornera à la préparation du défilé aérien que nous devons effectuer à Mar del Plata le 5 février.

La journée du 3 se passe en « briefing », répétition en vol avec les Neptune argentins et critiques du vol. Le soir, un « asado », sorte de méchoui argentin où le boeuf remplace le mouton, rassemble la petite colonie francophone des lieux, les officiers de la base, leurs



L'incomparable panorama de Rio

familles et les quinze officiers français. Soirée très agréable, sauterie dans un pavillon entouré de Filaoas.

Le commandant Waish, commandant aéro de la région, en profite pour nous remercier de notre venue et souhaite nous voir revenir souvent. Le capitaine de frégate Drouin traduit notre sentiment unanime devant l'accueil qui nous est réservé et souhaite pouvoir répondre à l'invitation formulée. La soirée se termine pour certains au bord de la piscine et des voix franco-argentines font entendre longtemps des succès qui n'ont pas de frontière.

Les Atlantic au-des

SAMEDI 4 FEVRIER

En fin de matinée, nous décollons pour Mar del Plata, ravis de notre séjour à Bahia Blanca que certains purent visiter, ainsi que Puerto Belgrano, le Toulon argentin. La ville nous apparaît, vue d'en haut, comme un Nice moderne, surpeuplée et recrée de lumière. Buildings ultramodernes au centre, découpage géométrique des rues, faubourgs verdoyants, piquetés de villas en pierre de taille posées sur un gazon sans reproche. L'aéroport nous laisse voir une belle variété d'avions des aéro-navales latino-américaines qui défilent avec nous demain. Nous avons déjà survolé les unités navales de ces pays. Nous prenons la route pour la base navale, laissant à nos mécaniciens le soin de préparer les avions pour la revue du lendemain.

Même accueil sympathique à la base sous-marine ; dans notre chambre, une photo dédicacée du général de Lattre de Tassigny en 1947. Sur notre table, des cadeaux, fanions, cendriers, cartes, guides de tourisme, etc. On ne nous oublie pas.

Le soir, comme à Rio, où plus d'un millier de personnes sont venues fêter l'anniversaire de l'Indépendance en même temps que le Mardi Gras, cette cité de vacances de la blanche Argentine absorbe le petit groupe de marins qui, pendant trois jours, vont perdre la notion du temps. Mar del Plata, c'est Juan-les-Pins au mois d'août



Le voilier-école « Libertad » ouvrait la revue navale.



MÉRIQUE DU SUD ET AUX ANTILLES

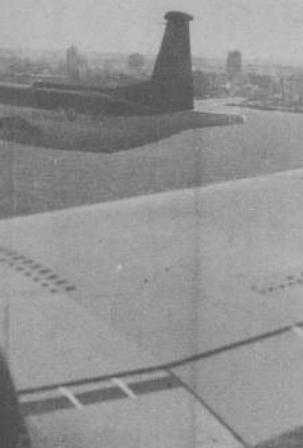
...et visite à la Martinique



de Janeiro avec le Pain de Sucre.

de
E. 1
ERET

de Mar del Plata.



manibilité du BR. 1150. Ils paraissent fort convaincus, l'équipage aussi...

Voici Recife, Etat de Pernambuco. Nous retrouvons un Brésil torride et l'arrivée au terrain de Guararapés nous liquéfie.

Le consul général de France nous attend pour nous remettre des cartes d'invitation au « Club International » de la ville. Nous prenons possession de nos chambres, moustiquaires indispensables, on se croirait à Abidjan — même végétation tropicale, manguiers, flamboyants, palmes; la nuit est chaude et humide, la tenue légère est de rigueur.

Le premier-maire Torrès a une réaction de fièvre jaune, on doit lui faire deux piqûres; il regarde tristement ses camarades partir, mais sa fièvre est moins forte que celle qui règne en ville en ce dernier jour de fête.

Il faut avoir vu de ses yeux ce qu'est Carnaval; personne n'y résiste. Défilé de chars, déguisements, masques sans doute, mais surtout une atmosphère surchauffée, une frénésie collective, une musique délirante. Tout un peuple fou de joie, trépidant, hurlant des airs de samba carnavalesque, vous entraîne dans une danse qui commence à minuit et ne s'achève qu'à 6 heures 30, sans interruption aucune. Certains d'entre nous ont perdu 3 kilos dans la nuit, mais garderont un souvenir inoubliable de « Fevos 1967 ».

MERCREDI 8 FEVRIER

Visite des avions par les officiers brésiliens qui aimeraient en posséder de semblables; on compare avec les Neptune qui arment les formations locales; l'équipement des Breguet émerveille nos auditeurs, attentifs devant une table tactique qui dévoile ses secrets.

Derniers achats en ville. Recife, la Venise du Brésil, n'est pas très jolie, mais elle est typique. Pauvre, elle frappe par ses contrastes, et s'il est difficile de situer le centre, elle s'offre, par contre, alangulé au bord de mer, dans une banlieue huppée qui s'étire le long d'une plage paradisiaque. Adieu, jolies filles du Brésil au teint cuivré! nous partons et nos derniers cruzeiros seront dépensés à l'aéroport pour rapporter ces menues choses que vous portez avec tant de charme.

JEUDI 9 FEVRIER

Seul l'équipage du capitaine de corvette Saint M'Leux met le cap sur Fort-de-France en fin de mati-

née, les deux autres réparent une panne bénigne qui les retarde de quelques heures. Survol d'immenses forêts tropicales striées de fleuves, qui nous apparaissent à haute altitude comme d'immenses miroirs tentaculaires reliés à l'Océan. Passage au-dessus de la Guyane française, Rochambeau Contrôle parle français et contraste avec la discrétion des services brésiliens; on nous demande à quelle compagnie nous appartenons. Cayenne défile sous nos ailes, comme il doit faire chaud ici! Nous apprécions la climatisation parfaite de notre appareil. Avec cinq heures d'avance sur l'heure de France, nous survolons une série de joyaux jetés dans la mer des Caraïbes. Trinidad, Tobago, Saint-Vincent, Sainte-Lucie. La Martinique, enfin, nous apparaît comme une tête de fossile, verdoyante et tourmentée. Dans la gueule, nous découvrons Fort-de-France, telle une dent émoussée qui mord sur l'Océan.

Nous nous posons à Lamentin, où nous attendent les autorités martiniques. Un programme très détaillé nous est proposé et nous nous répartissons dans les hôtels disponibles: Malmaison, Gallia, Bristol. Les officiers-mariniers, qui logent au Vieux-Moulin, en dehors de la ville, disposent d'un petit car pour leurs déplacements.

VENDREDI 10 FEVRIER

Visite de la ville, très animée, très colorée avec son accent inimitable. Rapidement, tout le monde se retrouve devant un punch ou un plateau, cuisine créole goût français, produits locaux. Nous cherchons les vestiges du passé. Ils sont partout entre la cathédrale et la statue de l'impératrice Joséphine, le fort Saint-Louis et les vieilles rues aux noms évocateurs. L'après-midi, nous faisons visiter nos avions aux officiers de la garnison. Le soir, un pot amical offert par le capitaine de vaisseau Camusot, commandant la Marine, réunit dans sa résidence tout ce que l'île compte de marins et amis de la Marine. Nous apprécions la chaleur de l'accueil et le cadre où se déroule cette petite réception.

SAMEDI 11 FEVRIER

Journée consacrée aux visites. Tout d'abord celle de l'avion par le préfet de la Martinique et par le général commandant supérieur. Ensuite, pour l'ensemble du personnel, randonnée autour de l'île, fort appréciée de tous.

Le cadre est magnifique, les vil-

lages traversés très pittoresques. La Trinité, Saint-Pierre, Sainte-Anne. Nous sommes en France sous les tropiques, plage merveilleuse des salines, ombragée de cocotiers. Tout invite au bain et au farniente, quelques bons coups de soleil sanctionneront notre soif d'air pur et de sable chaud. La mer est tiède et la grève est déserte, nous sommes en pleine saison touristique, nous songeons à Cannes en juillet aussi... à demain.

Au restaurant, la langouste que l'on a pêchée sous nos yeux dans un casier est succulente. Retour à Fort-de-France en passant par d'immenses plantations de cannes à sucre, de bananiers, d'ananas, partout l'île aux fleurs nous accroche, flamboyants ibiscus (certains reviennent avec un bouquet fané en métropole).

DIMANCHE 12 FEVRIER

Le beau voyage touche à sa fin. Nous partons vers 3 heures (heure locale) après une dernière tournée en ville pour acheter des souvenirs, des fruits et assister à un office qui sent bon la vieille France.

L'un des avions fera escale aux Açores, à Lagès; les deux autres tentent et réussissent sans histoire la liaison directe Fort-de-France-Nîmes en quatorze heures de vol. Nous avions encore deux heures trente de réserve. Le matériel ne nous a pas trahis. En route, les autorités maritimes de la Martinique nous souhaitent bon vol et émettent le vœu de nous revoir prochainement, ce qui rejoint nos propres désirs.

LUNDI 13 FEVRIER

Arrivée à Nîmes vers 9 heures pour les deux premiers avions, + 3^e au-dehors, nous sommes gelés et surtout un peu hébétés.

Ces deux semaines, en Amérique du Sud, nul de nous ne les oublierait. Pour beaucoup, ce fut un coup de foudre. Nous revenons étonnés, fiers et ravis. Étonnés que la France soit si chère aux cœurs de ces populations que nous ne connaissons pas assez, étonnés de constater l'ampleur de notre rayonnement culturel. Fiers d'avoir été choisis comme ambassadeurs de notre pays et d'avoir pu faire la preuve de l'excellence de notre matériel. Ravis de ce que nous avons vu et appris. Longtemps encore, alors que notre hôte disparaît, nous conserverons la nostalgie de ces pays de lumière où nous aimerions tant revenir.

O.E. 1 BREHERET.



Mar del Plata : la foule aux postes d'admiration pendant la revue.



A BREST

De notre correspondant particulier JEAN MEVEL

L'inauguration de la nouvelle caserne de la gendarmerie maritime



MERCREDI 22 mars à 10 h 30, le contre-amiral Behic a présidé l'inauguration de la nouvelle caserne de la Gendarmerie maritime, implantée à proximité de la porte Caffarelli, en présence de nombreuses autorités civiles et militaires.

A son arrivée, le contre-amiral Behic, accompagné du capitaine de vaisseau Maler, son chef d'état-major, était accueilli par l'officier en chef de 1^{re} classe de Gendarmerie maritime Gondran, commandant la région de gendarmerie maritime, les officiers principaux Le Coz, commandant le groupement de la 2^e Région, et Dengreville, commandant la Compagnie de Brest, et par l'officier de

2^e classe Curral, sous-aide-major.

Après avoir passé en revue les gendarmes maritimes qui rendaient les honneurs et salué les autorités, le contre-amiral Behic coupa le traditionnel ruban et visita la caserne. La cérémonie se termina par une allocution du commandant Gondran qui rappela que la première pierre avait été posée le 21 octobre 1965, remercia les amiraux Amman et Patou et félicita le commandant Dengreville d'avoir mené à bien le travail.

A cette nouvelle caserne viendra ultérieurement s'ajouter un autre édifice qui comportera 64 logements, dont 4 pour officiers.

Le "De Grasse" a repris la mer

Le 29 mars, à 10 h. 15. Le « De Grasse » a repris la mer.

Arrivé à Brest le 19 décembre après une campagne de neuf mois, il repart pour le Pacifique après une période d'indisponibilité qui a permis d'exécuter les travaux indispensables, d'envoyer l'équipage en permission et d'effectuer une relève dans le personnel.

Nous tiendrons nos lecteurs au courant des événements de cette nouvelle campagne.

Son arrivée à Fort-de-France était prévue pour le 6 avril.

Le « De Grasse » doit être de retour à Brest au début de septembre.

✱

Le même jour, à 15 heures, le T.C.D. « Ouragan » a appareillé également pour le Pacifique.

Après avoir chargé du matériel à Cherbourg et à Saint-Nazaire, il fera escale à Pointe-à-Pitre, Trinidad et les Marquises, avant d'arriver à Mururoa.

MERCI A LA MARINE ET AUX PLONGEURS !



Nous avons relaté l'intervention des plongeurs du CPD II qui ont exploré, dans des conditions très défavorables, l'épave du chalutier « Kreis-Ar-Pin » chaviré à proximité du Guilvinec.

A la suite de cette intervention l'administrateur principal de l'Inscription maritime Mau-

rand, chef du quartier de Guilvinec, a adressé ses remerciements à l'amiral préfet maritime dans les termes suivants :

« Amiral,

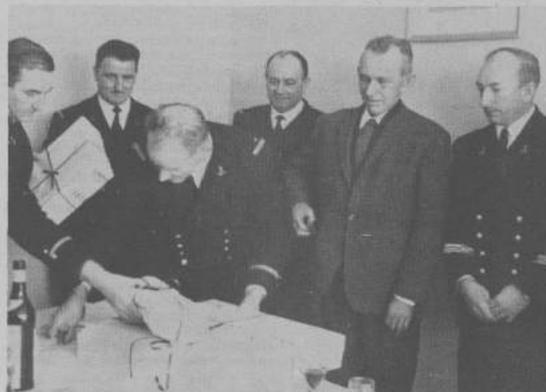
A la suite du chavirement du chalutier « Kreis-Ar-Pin » survenu le 15 février dernier devant le port du Guilvinec et qui a entraîné la perte de six hommes d'équipage, vous avez bien voulu faire intervenir un groupe de plongeurs-démineurs commandés par l'enseigne de vaisseau de 1^{re} classe Nicol afin de rechercher les corps des marins.

L'intervention de ce groupe a été suivie avec une extrême attention par les familles des victimes et par toute la population maritime du quartier.

Les conditions dans lesquelles les plongeurs ont travaillé, l'ardeur avec laquelle ils ont poursuivi leur mission, ont forcé l'admiration de tous.

Aussi, je tiens à vous transmettre les remerciements des familles pour lesquelles vous êtes intervenu et les sentiments de reconnaissance de la population maritime.

Cet événement a permis, une fois de plus, de resserrer les liens qui unissent la Marine nationale et les milieux de la pêche artisanale. »



Départ en retraite

UNE sympathique réunion a eu lieu au siège de la gendarmerie le samedi 4 mars 1967 à l'occasion du départ en retraite du maître gendarme maritime Jean Quentric.

Autour de ses camarades venus très nombreux, on remarquait la présence de l'officier de gendarmerie maritime principal Le Coz, commandant le groupe de la 2^e région, de l'officier de gendarmerie maritime principal Dengreville, commandant la compagnie de Brest et de l'officier de gendarmerie maritime de 2^e classe Curral, sous-aide major.

En termes simples mais touchants, le commandant de compagnie rendit hommage au maître Quentric qui quitte la Gendarmerie maritime après plus de 27 années de services militaires.

Quelques souvenirs lui furent remis. Ils lui rappelleront l'estime, l'amitié que lui portaient ses camarades et l'excellent souvenir qu'il laisse à la Compagnie de Gendarmerie maritime de Brest.

« Cois Bleus » se joint à ses amis pour lui souhaiter une longue et paisible retraite.

« CHARM »
PARFUMERIE DE LUXE
Dépositaire « HERMES » - Carrés - Cravates
MALLEJAC - 48, rue de Siam - BREST



la MEUSE
ses bières fines

Achetez en confiance votre cuisinière, votre appareil de chauffage, votre machine à laver, votre réfrigérateur, votre cuisine moderne, votre téléviseur aux

Ets L'HÉNORET
LA MAISON DE CONFIANCE

37, rue L.-Pasteur
5, square Mgr-Roull
Passage Fleuriot-Delangle
BREST

Conditions spéciales à la Marine

« Les yeux fermés »

l'achète tout

108, r. J.-Jaurès

au 10rintemps

LA CAMPAGNE DU "COMMANDANT-BOURDAIS"

HALIFAX

escale de l'amitié franco-canadienne

CHACQUE année, à la même époque, le Commandant-Bourdaïs fait une visite d'amitié à Halifax, c'est pourquoi, le 7 mars au matin, il se présentait dans les passes du grand port canadien. Celui-ci était enseveli sous le manteau immaculé d'une neige qui ne cessait de tomber. L'ardeur du poste de manœuvre n'était pourtant en rien ralentie par le trop-plein que le ciel déversait sur la terre et sur la mer.

Plusieurs excursions étaient organisées par la Marine canadienne pour l'équipage. La première était une visite de la brasserie Auland, où les visiteurs ont pu suivre la fabrication de la bière depuis le stockage du houblon et ses divers traitements, jusqu'à la mise en bouteille finale et le départ vers le consommateur. Ensuite, une chaude réception nous attendait, où chacun faisait honneur à cette bière qu'il avait vu naître.

Une deuxième excursion devait en emmener d'autres dans un périple à travers la ville, et l'un des endroits les plus remarquables et sans doute le plus apprécié, fut la Citadelle. Au centre de la ville, elle permet une vue d'ensemble sur la grande cité qui s'étale à ses pieds. D'autre part, la Citadelle renferme un admirable musée de l'Armée où l'on peut admirer les uniformes des armées canadiennes reconstitués sur de paisibles mannequins. Les collections d'armes anciennes ont, elles aussi, suscité l'intérêt de nombreux amateurs.

Mais notre séjour ne fut pas seulement marqué de visites, on pouvait voir dans les rues enneigées de nombreux pompons rouges qui se rendaient vers les bruyantes et animées « Boîtes à GoGo » où le trop-plein d'énergie accumulé pendant de nombreux jours de mer s'est envolé sur des rythmes endiablés autant que frénétiques, et les Canadiennes sont d'inépuisables danseuses. La deuxième soirée, beaucoup ont laissé les dansings de la ville pour venir au Fleet-Club, sorte de foyer du marin, où une soirée dansante très attrayante et animée par un excellent orchestre était organisée par la Marine canadienne.

Le même jour, le commandant organisait à bord un cocktail en l'honneur de nos hôtes canadiens. Cette réception fut pleine de chaleur et consolida encore les liens puissants d'amitié unissant nos deux Marines et nos deux pays.

Commandant-Bourdaïs à Halifax avec une impatience non dissimulée. Le mois de juin verra de nouveau le bâtiment en Nouvelle-Ecosse pour le centenaire de la Confédération canadienne.

Mais tout a une fin et, par un beau matin noyé de soleil, la dernière aussière larguée, lentement, le bâtiment s'éloigne du quai, derniers saluts de la main, ultimes regards vers la ville qui s'éveille : au revoir Halifax, c'est fini, mais nous reviendrons bientôt avec plus de plaisir encore...

Quartier-Maitre BEDEL.

MARS AU PORTUGAL

Le « Morse » remonte le Douro découvre Porto

et goûte au porto...



Les rives du Douro près de l'embouchure. (Photo Mar-Leixoes.)

A l'arrivée à Porto, tout le monde était heureux. D'abord parce que l'escale marquait la fin des exercices ; ensuite, parce qu'une bonne nouvelle nous attendait : le Morse aurait une place à quai au lieu de mouiller à l'entrée du port, comme on le craignait.

Comme toutes les escales, celle-ci commença par les visites officielles : visite du commandant, le lieutenant de vaisseau Théry, aux autorités portugaises. Visites rendues par ces autorités à bord.

Et les réjouissances commencèrent. Il y eut la visite des célè-

bres caves de Porto, fort bien commentée, et surtout suivie d'une dégustation qui permit de goûter aux nombreux crus de ce vin célèbre : porto blanc, rouge, sec, extra-sec, etc. Il y en avait pour tous les goûts.

Il y eut aussi les excursions à travers Porto, la découverte des quartiers pauvres mais pittoresques au bord du Douro, des quartiers modernes et animés du centre, du magnifique panorama qu'offrent le Douro, ses trois ponts et les maisons étagées sur ses rives, des églises couvertes d'« Azulejos » (dessins sur faïence bleue) à l'extérieur et richement décorées de boiseries sculptées et dorées à l'intérieur.

Une excursion fut aussi organisée vers l'intérieur, à travers les paysages verdoyants et accidentés du nord de Porto. Les bois de pins, la lande en fleurs, le climat doux et humide y rappellent la Bretagne et les régions atlantiques dont le Portugal se rapproche beaucoup plus que de l'Espagne. Cette promenade était aussi un retour aux sources du pays, puisque c'est là que le Portugal est né avant de s'étendre vers le sud, au fur et à mesure de la reconquête. Guimarães fut la première capitale du Portugal.

Enfin, une rencontre de football permit de se dérouiller les jambes après une semaine de mer. Et c'est avec regret qu'il fallut quitter Porto pour une autre semaine d'exercices.

NANTES

De notre correspondant particulier Paul Becavin

La tête d'une « mini-baleine » au Museum d'histoire naturelle de Nantes

A U début du mois de janvier, un jeune roqual était découvert, échoué, au Pouldu (Finistère), près de l'embouchure de la Laita, pittoresque rivière bretonne délimitant ce département et celui du Morbihan.

Le directeur du Musée de la pêche, à Concarneau, M. Chevannes, qui est aussi président de la Société de Muséologie et d'Aquariologie de France (dont Mme Baudouin, conservateur du Museum d'histoire naturelle de Nantes, est la secrétaire générale), mis au courant de cette découverte, demanda que la tête de la mini-baleine soit mise à sa disposition.

Pour quelle raison ? « Parce qu'il est très rare de pouvoir se procurer une tête intacte de roqual, même si celui-ci, comme c'était le cas au Pouldu, ne mesure que 5 mètres de long, alors que la taille de l'adulte est de 25 mètres environ », déclara M. Chevannes, ajoutant : « Pour nous, la partie la plus « parlante », c'est le crâne, surtout le cerveau qui, s'il n'est pas en état de putréfaction, permettra de faire des études particulièrement intéressantes. »

Le directeur du Musée de la pêche obtint satisfaction.

Mlle du Buit, du laboratoire de biologie marine de Concarneau, et M. Tassy, technicien de l'armement Chevannes, se rendirent aussitôt au Pouldu pour y détacher, selon les règles de l'art, la tête du jeune cétacé

(il fut établi que ce dernier n'avait que deux ans).

Depuis sa découverte, la tête du « baleinoptera physalus » (c'est le nom scientifique du roqual) fut conservée soigneusement dans un frigo de Kéroul (Finistère) où le laboratoire d'acoustique de Jouy-en-Josas (près Paris) dépêcha une assistante pour y prélever les « caisses tympaniques » pour ses laboratoires, et ensuite dégager le cerveau — en bon état — qui fut expédié à un jeune savant suisse, spécialiste du « travail » de l'encéphale.

Ainsi, la trouvaille du Pouldu a revêtu un caractère exceptionnel, puisqu'elle doit permettre des études et des recherches qualifiées de « haut intérêt ».

Ces prélèvements ayant été effectués, Mme Baudouin, secrétaire de la « société savante », sollicita auprès de son président le reste du mini-roqual pour le faire figurer — après naturalisation, bien entendu — auprès du corps d'un maxi-roqual trouvé échoué en 1900 au Croisic (Loire-Atlantique) et qui est exposé depuis le début du siècle au Museum de Nantes.

Le président ne pouvait que faire plaisir à sa dévouée secrétaire et celle-ci, le vendredi 18 mars, à 12 h 15, adressait à M. Chevannes le télégramme suivant : « Baleinoptera physalus de Concarneau, Stop. Tête bien arrivée Museum Histoire naturelle Nantes. Stop. Grand merci. Stop. »

L'Institut scientifique des pêches maritimes s'installera à Nantes dans deux ans

LE sénateur-maire de Nantes, M. André Morice, a longuement reçu à l'hôtel de ville M. Furnestin, directeur de « l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes » pour parler de l'installation dans la métropole de l'Ouest du centre océanographique.

Dans quinze jours en effet, les travaux de terrassement de ce futur centre seront terminés. Dans six mois — pour octobre

trois bateaux, affectés à Nantes, seront dans leur prochain port d'attache. Dans vingt mois au plus tôt, vingt-quatre mois au plus tard, les bâtiments pour l'exécution desquels les crédits ont été débloqués seront livrés et accueilleront le centre avec sa documentation, son nombreux personnel, etc.

Cette nouvelle fera plaisir à tous ceux qui s'intéressent au développement du grand Nantes, ville qui doit être l'un des huit grands pôles de la recherche scientifique.

Situé au lieu-dit Le Tertre, sur la rive gauche de l'Erdre, l'une des plus belles rivières de France, à proximité de l'embouchure du Cens, autre rivière pittoresque, le centre de l'Institut des pêches maritimes apportera une belle et intéressante participation pour le développement de la recherche scientifique en matière d'océanographie appliquée.

Le 25^e anniversaire du raid de Saint-Nazaire

A Saint-Nazaire, d'importantes cérémonies sont prévues pour la commémoration de l'un des grands exploits ayant marqué la seconde guerre mondiale : le raid effectué le 27 mars 1942 par des forces navales et des commandos britanniques sur le port de l'Atlantique. Le but de ce raid était de rendre

inutilisable la grande forme-écluse qui avait été préparée pour recevoir le « Bismarck » et qui au lendemain de la destruction de ce cuirassé corsaire était seule susceptible d'abriter le « Tirpitz », de 41.500 t.

Cet exploit est resté légendaire : le destroyer anglais « Campbelltown » escorté d'une flottille de vedettes vint enfoncer le caisson-porte de l'écluse de Saint-Nazaire et resta sur place avec le lieutenant-commander (capitaine de corvette) S.H.B. Beattie qui le commandait. Le lendemain, 28 mars à 11 h 30, une explosion ébranla la ville de Saint-Nazaire : le « Campbelltown » sauta avec son commandant resté volontairement à bord mais aussi avec une foule d'officiers de marine et de marins allemands venus imprudemment sur le navire tandis que de nombreux autres, curieux, étaient tués ou blessés aux alentours. De toute façon le but recherché était atteint.

Pour célébrer cet exploit, des navires de guerre français et britanniques séjourneront à Saint-Nazaire à l'occasion du 25^e anniversaire. Des gerbes seront jetées en mer, d'artères déposées au cimetière britannique et devant le monument élevé à la mémoire du raid de mars 1942.

LE DOYEN DES CAPITAINES AU LONG-COURS NANTAIS EST MORT

Le doyen des capitaines au long-cours de la région s'est éteint dans sa 95^e année. Il s'agit du commandant Georges Bernard qui avait terminé sa carrière en qualité de pilote de Loire. Les obsèques, en présence de tout le monde maritime nantais, ont été célébrées à la chapelle de l'hôpital général le 22 mars à 13 h 45 et l'inhumation a eu lieu au cimetière de la Miséricorde à Nantes.

EN BREF...

La ville de Nantes a décidé de sortir ses ponts et voies d'eau de l'anonymat avant la saison touristique. Des plaques de signalisation seront mises en évidence pour inciter les excursionnistes à s'arrêter aux endroits pittoresques de la cité.

Les épreuves écrites pour les examens de la Marine marchande se dérouleront à Nantes à partir du 30 mai. Les épreuves d'atelier (essai manuel) auront lieu les 24, 25 et 26 mai.

DÉMÉNAGEMENTS - GARDE MEUBLES
F. PONDAVEN
AVENUE DE LA P. V. - BREST - TELEPH. : 44-12-18
AGREE PAR LES INTENDANCES ET LES ADMINISTRATIONS

Salon permanent de l'Automobile d'occasion

vous propose en permanence plus de 40 Véhicules toutes MARQUES Révisés et garantis aux prix les plus étudiés

CREDIT SUR PLACE ET IMMEDIAT

Ouvert tous les jours de 8 h. à 19 h. ainsi que le dimanche matin

Auto-Garage Brestoï

Concessionnaire **RENAULT**

14, r. Colbert, Brest - Tél. 44-47-84

Consultez-nous pour tout achat en TTX



A TOULON

De notre correspondant particulier : Toussaint CIAVATTI.



Visite du Chef d'état-major de l'armée iranienne

AU cours de sa visite en France, le général d'Armée Aryana, chef d'état-major des Forces Armées iraniennes, a fait un séjour à Toulon. Il était accompagné du colonel Ebtehadj, son chef de cabinet ; du général de Corps d'Armée Khazai, chef de la 4^e division de l'état-major du commandement suprême iranien ; du général de division Karimlou, chef de la 3^e division de l'état-major du commandement suprême iranien (opérations-instruction), et ancien stagiaire de l'Ecole supérieure de guerre ; du vice-amiral Safavi, chef d'état-major du commandement des Forces navales impériales iraniennes ; du colonel Key, attaché militaire près l'ambassade d'Iran à Paris ; du général de brigade Viotte, de l'E.M.A. ; du colonel Golliez, attaché des Forces Armées près l'ambassade de France à Téhéran ; de M. Antoine, du S.I.E.G.A.

Le chef d'état-major est arrivé par avion, avec sa suite, à l'aérodrome de Palyvestre où l'accueillit le contre-amiral Corda, préfet maritime par intérim.

A son arrivée à la préfecture maritime, le général Aryana a été salué par un détachement en armes qui lui rendit les honneurs, en présence du drapeau des canonnières-marins.

Après cette cérémonie, le

chef d'état-major était reçu par l'amiral Corda avec lequel il avait un entretien et de là se rendait sur « La Combattante », qu'il visitait et qui l'emmenait en rade des Vignettes après une visite de la rade.

Dans la soirée, un dîner officiel était offert en son honneur, à bord du « Jean-Bart ».

Le lendemain, le général Aryana et sa suite gagnaient Colmar, par la voie aérienne.

MARINE D'AUJOUR'HUI A TOULON



MARINE D'AUJOUR'HUI exposition itinérante organisée sous l'égide du service Presse-Information et de la Direction des Foyers en III^e région maritime a été inaugurée officiellement par le contre-amiral Corda, représentant l'amiral Lainé, préfet maritime. A ses côtés, l'on notait la présence du C.V. Fourlinnie, commandant le dépôt des Equipages, du C.V. Emerich, délégué régional de l'A.S.A., du C.V. Laurin, chef du secteur social de Toulon, de M. Charpentier, directeur des Foyers en III^e région, du colonel Marmara, commandant du C.I.F.A., du R.P. Chomiene, aumônier de la III^e région, du C.F. Augéy, de l'O.C.E. Compagnon, de l'O.E.P. Lanoir.

Cette exposition, destinée aux élèves et étudiants de Toulon et sa région compte diverses maquettes de navires, des panneaux se rapportant aux activités de la Marine, un cinéma où sont présentés des films documentaires.

Notre document : l'amiral Corda, représentant de l'amiral Lainé, au cours de la cérémonie inaugurale.

- FONCTIONNAIRES •
- PREMEDIA •
- Toujours à votre disposition pour vos avances de fonds •
- aux meilleures conditions •
- 64, rue GIMELLI - 83 TOULON •
- Loi et Décrets en vigueur •

Le championnat européen des « Stars »

LE championnat européen des stars organisé par la Société des Régates s'est déroulé à Toulon et a vu la participation des meilleurs spécialistes de cette catégorie, qui ont disputé le titre 1967.

Les frères Talberg (Finlande) l'ont remporté brillamment après quatre régates au cours desquelles la Marine nationale avait envoyé un dragueur, la « Pâquerette » et trois vedettes : une du « Jean-Bart », l'autre de la D.P., la troisième de

la B.A.N. Saint-Mandrier, pour le balisage et la sécurité du plan d'eau.

Lors de la distribution des prix au Club House de la Société des Régates, accompagné du C.F. Beaufort, chef de Cabinet, l'amiral Corda, préfet maritime par intérim, remit à l'équipage classé troisième le « Prix de l'Amiral Préfet maritime ».

Wennerstrom et Christinson (Suède) reçurent le trophée : une tige de bouche de canon.

Visites à la préfecture maritime

En l'absence du vice-amiral Lainé assistant à Cherbourg au lancement du « Redoutable », l'amiral Corda a reçu, en visite officielle, le contrôleur général des armées Piquet, inspecteur du travail et de la main-d'œuvre dans les établissements de la Marine nationale. Il a également reçu le contrôleur général des armées Crespin venu à Toulon étudier les mesures de coordination des plans d'urbanisme civils et militaires, et M. Renault, directeur adjoint des douanes à Toulon, et affecté à Nice.

Jeunesse et des Sports, nous relevons les noms de MM. :

Henry Lacas, directeur de Foyers et chef du service créatif.

Albert Rousseau, directeur du Foyer principal des Equipages de la Flotte.

Le S.M. de 1^{re} classe Jean Derrien, du Service T.E.R.

Le S.M. de 1^{re} classe Armand Hoffmann, E.M. Escadre Méditerranée.

Le S.M. de 1^{re} classe, André Marchand, Cie de Protection.

Le maître Maurice Marion, service T.E.R.

Le S.M. de 1^{re} classe, Louis Mas, service Sports, 3^e région.

Une conférence

Sous l'égide du « Souvenir napoléonien », M. Maurice Gamicion, a traité de « La Marine française sous le Second Empire » et a fait revivre au cours d'un brillant exposé une époque s'étendant de 1815 à 1870.

« COLS BLEUS »

Toutes les informations maritimes

Distinctions

Parmi les nouveaux titulaires de la Médaille d'honneur de la

Marché National Occasion

OR

VENDES ET GARANTIES PAR

RENAULT

Garantie totale pièces et main-d'œuvre de 3 à 6 mois. Garantie dans toute la France chez les concessionnaires Renault et dans toute la chaîne Marché National de l'Occasion. Avantages du Crédit-Renault Diac tout comme les voitures neuves.

avec la garantie OR aussi tranquille qu'avec une neuve

Régie RENAULT Succursale 44, avenue F.-Cusin TOULON - Tél. 92-76-27

1^{er} Pâtissier - Glacier - Confiseur d'Europe

Glaces MOTTA

En vente dans les Foyers

IMPRIMERIE « LE PROGRÈS »

MARIUS MERCENARO

23, rue Jean-Jaurès - TOULON
Téléphone : 92-51-89

Le lancement du « Redoutable »

(suite de la page 3)

Une allocution de l'I.G.G.M. Bensusan

L'INGENIEUR GENERAL DU GENIE MARITIME BENSUSSAN, directeur technique des Construction Navales a prononcé l'allocution suivante au déjeuner offert à l'issue du lancement du « Redoutable ».

Messieurs, Vous avez reçu ce matin une plaquette décrivant le « Redoutable »; vous en connaissez maintenant tous les secrets. Cependant, je voudrais insister sur un caractère particulier de ce sous-marin.

On pourrait dire du « Redoutable » qu'il est un « carrefour », selon l'expression d'un personnage d'André Gide. Mettons plutôt qu'il appelle une convergence, convergence de rendez-vous, convergence de techniques.

Certes, tout navire de guerre est un lieu de convergence de techniques complexes. Mais dans le cas du « Redoutable », l'éventail des techniques est encore plus ouvert, et leur interpénétration encore plus aiguë.

Comment dissocier, par exemple, le missile de son tube de lancement, la centrale inertielle du navire de celle du missile, ou encore l'appareil moteur de sa chaudière nucléaire ?

Il faut donc louer la science, la technique, l'ardeur, la ténacité des constructeurs de Cherbourg — et aussi, l'esprit de collaboration, l'esprit d'équipe des très nombreux participants au projet, participants largement et brillamment représentés autour de ces tables.

Messieurs, je vous propose de lever vos verres au « Redoutable », à ses constructeurs, à ses futurs équipages.



Entouré de MM. Pierre Messmer, ministre des Armées et Alain Peyrefitte, ministre chargé de la Recherche scientifique, le général de Gaulle applaudit après avoir appuyé sur le bouton du lancement. (Photo UPI.)

Un torpilleur transformé en musée naval

Le polonais « Burza » du type « Orage » construit en France

QUI ne se souvient des vingt-six « trois tuyaux », les torpilleurs de 1500 tonnes de nos flottilles des années 30 qui payèrent un lourd tribut à la guerre et dont il ne restait plus que neuf unités en 1945 ? Les derniers : Alyon, Basque, Forbin, furent utilisés pour les corvettes de l'Ecole navale et ne furent rayés des listes de la flotte qu'en 1952.

Cependant, il reste encore un navire de ce type, mais transformé en musée naval, en Pologne, à Gdynia. C'est le Burza (Orage), dont le similaire français Orage fut coulé par bombardement aérien lors de l'évacuation de Dunkerque.

Entre 1927 et 1930, deux torpilleurs de 1500 t furent construits pour la Pologne, le Wicher, détruit devant Gdynia pendant la campagne de Pologne, et le Burza, aux Chantiers Navals de Caen, qui avaient construit plusieurs unités de ce type pour la Marine nationale.

Ce seul survivant des vingt-huit bâtiments construits (26 pour la France, 2 pour la Pologne) a vraisemblablement été

choisi pour ce rôle de musée et de souvenir, comme démonstration de la pérennité de la marine de guerre polonaise. Il eut une longue carrière puisque, entré en service en 1931, il réussit à gagner l'Angleterre au moment de la campagne de Pologne, plus heureux que son matelot le Wicher, victime des « Stukas ». Il participa aux convois de l'Atlantique, eut d'ailleurs l'occasion de couler un sous-marin allemand, le U-606, en février 1943; en 1946, après une période d'incertitude diplomatique, il regagna la Pologne et, en 1955, subissait encore un grand carénage avant de prendre une retraite bien gagnée et témoigner maintenant pour les jeunes générations polonaises de la part active prise à la seconde guerre mondiale par la marine polonaise.

Au cours de cette longue carrière, il ne subit qu'une seule modification importante à sa silhouette, la réunion des deux tuyaux arrière en une seule cheminée, lui donnant ainsi une cheminée grêle et une cheminée large.

R. de RENTY.

LA CROISIERE DE L'ECOLE D'APPLICATION

La « Jeanne d'Arc » et le « Victor Schœlcher » font escale à Alger

LE 28 mars à 8 heures arrivaient en rade d'Alger la « Jeanne-d'Arc » et son fidèle escorteur le « Victor-Schoelcher ».

Cette visite dans la capitale algérienne des deux bâtiments français revêt un caractère symbolique. Elle resserre les liens affectifs des deux pays et donne sa pleine valeur à l'œuvre de la coopération française.

La chaleur de l'accueil, la gentillesse, la spontanéité de la Marine algérienne ont vivement touché les marins français. Tout a été mis en œuvre pour les recevoir dignement.

L'A.N.P. a organisé des excursions pour les officiers et l'équipage et les réceptions d'usage ont marqué de leur éclat le séjour de la « Jeanne », clôturé par un cocktail suivi d'un bal offert par l'ambassadeur, haut représentant de la République française en Algérie.

Dans le cadre typique, évoquant les splendeurs d'un petit palais turc, de l'ambassade, la soirée fut une pleine réussite. Toutes les dames avaient rivalisé de charme et d'élégance et l'orchestre du bord déchaîné s'est dépensé sans compter toute la nuit à la grande joie de nos midships et des gracieuses jeunes filles de l'assemblée.

Le 30 au matin, les bâtiments français ont appareillé et plus d'un Algérois a guetté de son balcon leur départ, ému, le cœur un peu serré, les voyant s'éloigner vers la haute mer, laissant une vision de la France dans leur sillage. A. G.

MOURIR POUR VERDUN

par Claude Chambard
Dans toutes les librairies
et aux Editions France-Empire,
68, rue J.-J.-Rousseau, Paris-1^{er}

CHERBOURG

De notre correspondant particulier
A. LE MARESQUIER

Fin de stage des secrétaires administratifs

LE premier stage 1967 ouvert dans les locaux de l'Ecole d'administration de la Marine, vient de prendre fin. Les cours ont été suivis par quarante-cinq stagiaires des trois armes. Ils ont reçu leurs diplômes des mains de M. Golomb, administrateur civil hors-classe de la direction des personnels civils du ministère des Armées.

Au cours d'un cocktail d'adieu, les stagiaires avaient tenu à témoigner leur reconnaissance au commissaire en chef Colin, directeur de l'école et à ses collaborateurs. M. Quer fut le porte-parole de

ceux de la promotion. Dans sa réponse, M. Colin dit entre autres : « Vous allez administrer des hommes, sachez témoigner dans votre travail de réelles qualités de cœur, et ne pas trop vous appliquer « à la lettre » du règlement... »

A son tour, M. Golomb félicita tous les stagiaires qui, par les résultats obtenus, méritaient tous d'être reçus. Il remerciait ensuite tout le personnel de notre Ecole d'administration pour le bel effort fourni.

Un nouveau stage va s'ouvrir début avril, pour un nombre égal d'auditeurs.

A LORIENT

(De notre correspondant particulier)

Les championnats de tir de la Marine

Les championnats de tir 1967 de la Marine se sont déroulés à Lorient les 15 et 16 mars dernier.

38 tireurs y ont participé. Ils représentaient les équipes des 1^{re}, 2^e et 3^e région maritime et le Groupement des fusiliers-marins commandos de Toulon.

Dès le début des épreuves, les groupements de fusiliers-marins ont affiché une très légère supériorité sur les groupements de régions. Dans chacun de ces groupements les valeurs étaient sensiblement égales et le classement final dans chacun d'eux resta indécis jusqu'à la fin, par suite de scores très serrés.

Le classement par équipes est le suivant :

- 1^{er} Ecole de fusiliers-marins de Lorient, 2 549 points ;
- 2^e Groupement des fusiliers-marins, commandos de Toulon, 2 521 points ;
- 3^e Equipe de la 3^e région maritime, 2 197 points ;
- 4^e Equipe de la 1^{re} région maritime, 2 193 points.

L'équipe de l'Ecole des fusiliers-marins remporte la Coupe de Tir 1967 et les plaquettes individuelles. Elle était ainsi composée :

Tireurs au fusil : premier maître Ollivier, maître Bechu, second maître Gac, second maître Narzul.

Tireurs au pistolet : L.V. Foscat, O.E. 1 Maberto.

Résultat du tir au fusil :

Tir de précision : ex-æquo : Paqui, Szyjan, 228 points.

Après barrage : S.M. Paqui (FUSECO).

Tir de vitesse : 1^{er}, maître Szyjan.

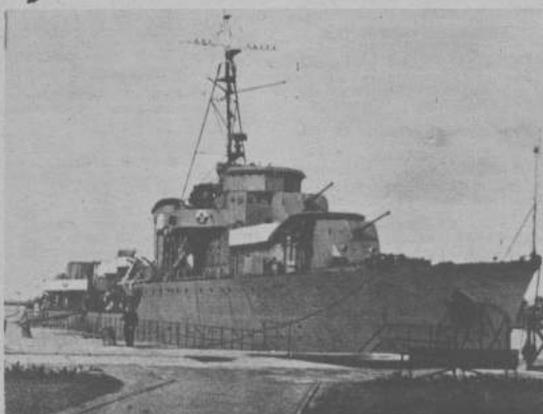
Combiné fusil : 1^{er}, maître Szyjan, 440 points ; 2^e, S.M. Paqui, 423 points.

Au pistolet la lutte a été serrée entre l'Ecole des fusiliers et le Groufumaco, mais l'O.E. 1 Maberto était dans un bon jour, et si le capitaine de frégate Biard, commandant le Groufumaco n'était battu que d'un point en vitesse, le maître Dondi, lui, était battu de 3 points en précision, ce qui permettait à l'O.E. 1 Maberto de rafiait tous les trophées dans cette discipline.

Résultat du tir au pistolet :

- Tir de précision : 1^{er}, O.E. 1 Maberto (FUSECO), 274 points.
- Tir de vitesse : 1^{er}, O.E. 1 Maberto (FUSECO), 262 points.
- Combiné : 1^{er}, O.E. 1 Maberto (FUSECO), 536 points ; 2^e maître Dondi de Groufumaco, 531 points.

Après avoir félicité les vainqueurs, le contre-amiral Hiribarren, commandant la Marine à Lorient, a remis les plaquettes, médailles et trophées au cours d'un vin d'honneur auquel assistaient le colonel Pegliasso, président du jury d'arbitrage, les capitaines de frégate Bourgain, chef du Service Education physique et Sports, Durand, commandant l'Ecole des fusiliers, Biard, commandant le Groufumaco, l'officier des Sports de l'arrondissement maritimes et les tireurs.



Le « Burza » à quai à Gdynia.



MEUBLES MOYSAN

Pl. Jules-Ferry - Tél. (97) 642391
ENSEMBLIER - DECORATEUR



MONITEUR DE LA FLOTTE



N° 695
8 AVRIL 1967

AFFECTATIONS

Officiers de Marine

CAPITAINE DE VAISSEAU
ESTIENNE, chef E.M. C.E.F.

CAPITAINES DE FREGATE
LE SAOS, S.A.T. de son choix, stage E.M.A. — BONDET DE LA BERNARDIE, Secrétariat général Défense nationale. — LE GUEN, Ecole des P.O.A. — MOINEVILLE, « Colbert ».

CAPITAINE DE CORVETTE
AVELINE, commandant « Le Bourguignon ».

LIEUTENANTS DE VAISSEAU
LAMBERT, à la disposition de la Direction technique des Constructions navales, Laboratoire de Brusq. — MARSAC, « Jeanne-d'Arc ». — BAUX, 24 F.

ENSEIGNE DE VAISSEAU DE 1^{re} CLASSE
DESIGNES, S.A.T. de son choix.

ENSEIGNES DE VAISSEAU DE 2^e CLASSE DE RESERVE DE LAPORTE, officier d'ordonnance Amiral Inspecteur général de la Marine. — PAYAN, « La Malouine ».

E.O.R.
ABAZIOU, « Marguerite ».

Commissariat

COMMISSAIRE EN CHEF DE 1^{re} CLASSE
OMER, Direction du Commissariat de la Marine à Toulon.

COMMISSAIRES EN CHEF DE 2^e CLASSE
BERTIN, chef du Service du Commissariat de la Marine à Rochefort. — QUOT, Service des Marchés généraux du Commissariat de la Marine. — FREVOT, Direction interarmées des Commissariats et Intendance à Mers-el-Kébir. — MICHAUD, Direction du Commissariat de la Marine à Toulon. — LANGLOIS, Direction du Commissariat de la Marine à Lorient.

COMMISSAIRES PRINCIPAUX
LE PAVEC, Direction du Commissariat de la Marine à Brest. — PHILIPPE, Direction du Commissariat de la Marine à Cherbourg.

COMMISSAIRES DE 1^{re} CLASSE
COMBES, Direction du Commissariat de la Marine à Dakar. — LE BARAZER, commissaire de l'escorteur d'escadre « D'Estrées ».

Les commissaires de 3^e classe, dont les noms suivent sont nommés commissaires des bâtiments suivants : MAUREL, « Maine ». — SENELE, « Dupetit-Thouars ».

et ses dérivés

FRICION DE FOUCAUD
CONTRE LA FATIGUE
LA CHALIEUR ET LA ROUEMENT A BORD

TOUS PHARMACIENS
TOUTES AUBAIRES
ET S.A.M.

LABORATOIRES (S.a.r.l.)

Lucienne Berle
56, FG SAINT-HONORE - PARIS

LA FRICTION DE FOUCAUD
EST VENDUE
EN TOUTES PHARMACIES
ET FOYERS

POUR TOUTS RENSEIGNEMENTS
OU TARIFS :
S.L.M., 15 RUE DE LABORDE
PARIS 8^e

DULONG, « Foudre ». — NAIME, « Ouragan ». — FERGET, « Forbin ». — AUBERT, « Surcouf ». — SAYAG, adjoint au commissaire du « Poch ».

O.R.

Les officiers désignés ci-après sortant du cours de chef de quart reçoivent les affectations suivantes :
EVI R PUGET : « Guépratte ».
EVI R PRINSTET : « Le Basque ».
EVI R PORTMANN : « Du-Chayla ».
EVI R CHOTTIN : « Gervais ».
CEP DISPO DIRCEN. — EVI R TERVERY : « Amazone ». — Aspirants BENAC : « Le Fougeux ». — BOURIEZ : « L'Enjoué ». — BRASLAVECHI : « Arronanches ». — BRISSON : « La Bayonnaise ». — CARLIE : « SE Historique ». — CAZALI : ST CEDRA. — DELORME : « Le Picard ». — DERVILLE : Corv. PREMAR II. — DORBEQ : SIECA. — DUBOIS : « L'Intrépide ». — DUFOURG : COMAR. — LA FALIE-ROCHEFOT : « DUMAS : « Rhin ». — GONTHIER : « La Galissonnière ». — GRATECAP : M/PM/EG. — LEMISLE : « La Dieppoise ». — MOLLET : « Arcurus ». — PICTAUT : Corv. PREMAR III. — PIVET : « Le Gascon ». — ROUSSET M. : CEP DISPO DIRCEN. — ROUSSET P. : ST CEDRA. — SAINTON : « Originy ». — SAINT OLIVE : « Colbert ». — SERRE : EMA. — STEHELIN : « Dupetit-Thouars ». — STEIN : « Le Fringant ». — VINCENT B. : « Le Provençal ». — VINCENT C. : CEP DISPO DIRCEN. — ABAZIOU : « Vauquelin ». — ALLAIS : « L'Éfrotté ». — BAREL : « Cassard ». — BARBERON : « Clemenceau ». — BEAUVIERE : « Chevalier-Paul ». — BOUBOULEG : FAI Quiberon. — BOUTIN : ST CEDRA. — CABON : « Loire ». — CAILLAUD : « Kersaint ». — CARTERON : « L'Agile ». — CAUVI : ST CEDRA. — CHALLE : ST CEDRA. — CHAPUIS : CEP DISPO DIRCEN. — CLOUET : COMAR Djibouti. — CORBEL : ST CEDRA. — DE CARPENTIER : « La Seine ». — EUVRARD : « La Palmpolaise ». — FLEURY : « L'Alerte ». — GRALL : « Bouvet ». — ISAMBERT : « Trioux ». — JEANSON : « Gers ». — LABARUSSIAS : « Le Breton ». — LAPEYRERE : ALGROUPEM. — LARBOQUE : « La Malouine ». — LABILLIERE : COMAR Diego-Suarez. — LE BOUCHER D'HEROUVILLE : DIRCEN. — LE LOET : ST CEDRA. — LE MARCHAND : ST CEDRA. — LE MARECHAL : « Le Hardi ». — LE ROUX : ST CEDRA. — LERUDE : CIRA Agoulême. — LE SAUX : CEP DISPO DIRCEN. — LUGEZ : CEP DISPO DIRCEN. — MAUGENEST : ST CEDRA 3/4. — MENJOZ : CEP DISPO DIRCEN. — MILLET : DIRCEN. — MILON : « Bir-Hacheim ». — MOREL : « Le Hardi ». — PLEUVRY : « L'Ardent ». — PRACHE : « Ouragan ». — FRADELLE : EMA. — RABARDIN : « Clemenceau ». — BADENAC : Corv. PREMAR II. — RIGAUD : « Le Frondeur ». — RIOU : « Malsache ». — SARAZIN : « L'Opiniâtre ». — TAINNE : « Le Lorrain ». — TEBERAS : ALFA. — TREGLOS : « Charente ». — TRONET : EMES. — WUILLAUME : CEP DISPO DIRCEN.

*

Les élèves officiers de réserve branche Énergie sortant du « Richelieu » reçoivent les affectations suivantes :

PROUVOST : « De Grasse ». — RASSENEUR : Ouragan. — PALMIEZ et BERTHELOT : AMF Cherbourg. — BILOE : CEP S Cherbourg. — LACROIX : « La Saône ». — MENGUY et LAMANDÉ : AMF Brest. — VANCARLEMENT : 2^e D'DRA pour EN. — BEZALUT : « Foch ». — DUHOMMEZ : « Chevalier-Paul ». — DUPUIS : « Dupetit-Thouars ». — BOUSSIN : « Du-Chayla ». — GARREZ : « Bouvet ». — CHARBON : « Kersaint ». — DAVI : « Surcouf ». — LE BELLEGARD : « D'Estrées ». — GAUTIER : « Le Bourguignon ». — STOLLER : « Le Lorrain ». — JAYEZ : « Le Picard ». — TABRET : « Le Basque ». — MEYER : « Le Charentais ». — DEPREZ : « Le Breton ». — YALAT : « Le Gascon ». — PILLAUD : « Le Savoyard ». — LA CHAMBRE : « Le Rhône ».

PAILLARD : AMF Mers-el-Kébir. — DESPRES : Engins Transport Dakar. — TURPIN : Mission Française aux lacs. — JAN : AMF Paapeete. — CHARRIOT : Etat-major CEP. — GUERIN : « Garonne ». — FEIGNARD : « Garonne ». — HERIO : « E.-V.-Henry ». — DUPONT : « Amr.-Charner ». — RUPERT : « Cdt.-Rivières ». — FRYDLENDER : « Doudart-de-Lagrée ». — LEFAGE : « Protet ». — DESBRIERES et BOURQUIGNY : AMF Toulon. — LACROIX (E). — DALMASSO et WALD : SECLF. — ASTIE et NOTRE DAME : OTE. — FALEMPIN et ANTONY : GEM. — GUILHOT DE LAGARDE : « Gers ». — ALLAIN, « Automanches ». — GALLAND, « Colberis ». — MYON, « Cassard ». — LABELLE : « Tartu ». — BRET : « La Bourdonnais ». — BARADEL : « Jésergues ». — BARRY : « Forbin ». — MATHORET : « Casablanca ». — DIETSCH : « Duperré ». — DELAYE : « Le Bernais ». — MISCHLER : « Le Normand ». — TREMILLIE : « Le Provençal ». — VIDAMMENT : « L'Alsacien ». — DOUCET : « Le Vendéen ». — SAUTIER : « L'Agénais ». — BOURZEIX : « Le Brestois ». — RABOUET : « La Seine ». — LAURENT : TCD. — FONDREZ : CHEVALIER : « Victor-Schoelcher ».

*

Désignation pour les écoles de spécialité

ECOLE DES OFFICIERS DE TRANSMISSIONS
LV PALLUEL. — DE BAZELAIRE. — EVI ACHARD. — NASSE. — NOGUEDET. — HOURCADE. — FOCARD DU COSQUER DE KERVILLER. — DE HAULT DE CAZANOYE. — DE LA FOREST D'ARMAILLE. — LARCHER DE LA VILLOSOYE. — K'GALL. — TURLAN. — DANGUY DES DESERTS. — MADELIN. — COURTOIS (R).

ECOLE DES OFFICIERS DETECTEURS
LV LE GAL DE KERANGAL. — NICOLAS. — POZIN. — EVI BAREZ. — MADEC. — GUITRY. — MUSSET. — DE CHAULAC. — LAROCHE. — MASSENET. — LUCAS. — LAMBERT. — MIRABEAU. — LE GARLANTEZEC. — FRISCH. — LAGADEC. — COULANBRE. — GRICHY. — CLOAREC. — BERTALUT.

ECOLE DES OFFICIERS « MISSILES-ARTILLERIE »
LV GVERVAIS DE LAFOND. — EVO DE LA TAILLE TRENTEVILLE. — MANDINE. — HELLMANN. — VERNES. — DEBESSE. — DURAND. — BRECARD. — LE GUEN. — POICHOTTE. — BINDER. — DE LA FAYOLLE DE MARS. — PICHON.

ECOLE DES OFFICIERS « ASM » (Branche Surface)
LV HUBERT. — ROY. — LE GOUX. — PERREAU. — EVI QUILLON. — BURIN DES ROZIERES. — LEROY. — D'HUMBERES. — BOULET. — DELORT. — HERVE (R).

ECOLE DES OFFICIERS « ASM » (Branche Sous-marine)
EVI DE PENFENTENO DE KERVEREGUIN. — PRUD'HOMME. — SIMON. — DUBOIS. — SIMON. — MATTHEOS. — COUTARD.

ECOLE DES OFFICIERS FUSILIERS (pour session 68-69)
EVI D'HAUTEVILLE. — RIONDEL. — D'ESTIENNE D'ORVES. — ROBERT.

COURS DE NAVIGATION SOUS-MARINE

Les officiers dont les noms suivent sont autorisés à se présenter à l'examen d'entrée du cours de navigation sous-marine qui commencera en août, à une date qui sera précisée ultérieurement.
EVI ROUBAUT. — HOURCADE. — CHRISTIENNE. — DUBOIS. — SIMON. — MATTHEOS. — LIAGRE. — BRECARD. — LAMBERT. — COUTARD. — DE PENFENTENO DE KERVEREGUIN. — PRUD'HOMME. — LAGADEC. — DANGUY DES DESERTS. — PICHON. — SIMON. — MADELIN. — CHANDELLIER. — LAFFONT. — HOURCADE. — REMY (R).

Officiers marinières

MAITRE PRINCIPAL
MASSON (TRAF) : Marine Paris.

PREMIERS-MAITRES
CASSET (MECAN) : SECLF Toulon. — FRANCEA (MECAN) : « Clemenceau ». — OUSSIN (MECAN) : « Bir-Hacheim ».

MAITRES
COUM (MANEU) : « D'Estrées ». — MIAS (TRAF) : Marine Paris (expl. Trans.). — LE DANTEC (ELECT) : « Bir-Hacheim ». — BERBUTEAU (MECAN) : « Bir-Hacheim ». — CARPENTIER (MECAN) : « L'Alsacien ». — COTTAINE et DORE (MECAN) : « Bally ». — LANDOLPHIE (MECAN) : « Originy ». — NICOLAS (MECAN) : « Bally ». — STEPHAN (MECAN) : « Cantho ». — CADORET (FOURR) : « Loire ». — VELLY (FOURR) : BAN Lann-Bihoué. — TALARMIN (COMM) : « Surfren ».

SECONDS-MAITRES
MEINZEL (TRAMT) : Sec TER Kébir. — MONGE (TRAM) : Sec TER Brest. — BODET (RADIO) : Sec TER Kébir. — MAILLARD (MISS) : « Le Provençal ». — BOUE (MISS) : « Clemenceau ». — MARZIOU (ARMUR) : « Cle-

MARINS ET FUTURS MARINS
Vous pouvez préparer par correspondance

1^o Les concours et examens d'entrée dans les Ecoles Nationales de Navigation.
PONT - MACHINES - T.S.F.

2^o Les examens directs de :
a) ELEVE CHEF DE QUART. CAPITAINE COTIER. ELEVE AU LONG COURS.
b) OFFIC. MECAN. DE 2^e CL. THEORIE et APPLICATION ELEVE MECANICIN. OFFICIER DE 1^{re} CLASSE.
c) RADIO MARINE MARC. RADIO P.T.T. (spécial 2^e et 1^{re} class.).
d) RECRUTEMENT DU PERSONNEL NAVIGANT. D'AIR FRANCE RESERVE AUX PILOTES MILIT.

Cours complets ou de rattrapage
Renseignements et Programmes contre 2 timbres

Ecole du Génie Civil
SECTION MARITIME
14, rue Brémontier - PARIS-17^e

menceau ». — CASADERO (TOR-PI) : « Le Lorrain ». — DUBUISON (DEASM) : « Amazone ». — MAILLARD (DEASM) : « Chevalier-Paul ». — LEDRAPPIER (DETEC) : « Le Vendéen ». — SAL- LIOU (DETEC) : « Bir-Hacheim ». — GARCIA (FUSCO) : « Clemenceau ». — GUILLEMIN (FUSIL) : « Bir-Hacheim ». — LE FUB (CHL-SEC) : Ecole EOR. — LE GOZ (EL-SEC) : « Foch ». — HERZOG (MEC) : « Eurydice ». — JAOUEN (MECAN) : « Bir-Hacheim ». — QUENTEL (MECNR) : « Bally ». — VANCAMBERG (MECAN) : « Flore ». — STURZ (FOURR) : Marine Paris (DSF). — TAVERNIER (FOURR) : CE Saint-Raphaël. — (SUITE PAGE 15)

PROMOTIONS

Par décret du 25 mars ont été promus ou nommés.
Pour prendre rang du 1^{er} janvier 1967 :

AU GRADE D'OFFICIER DE 2^e CLASSE DES EQUIPAGES DE LA FLOTTE

Les officiers-marinières admissibles : GROZEL, FLOCHET, LE GALL, BANQUEN, LE BUZULIE, LE BRIS, DUZAGE, LHERMITTE, CORDIER, VERNAZ, LE GOAZIQU, DELCLEVE, GENSEL, BUTY, QUILLIEN, SAIGNES, COGNARD, GUERINEAU, DEMOULIERE, SUSINI, CRUELLE, DELAURIE, ALIBERT, CHATON, FOUON, LE BOURHIS, RANNOU, LE SCORNEC, DEJOU, PEREZ, LOLLIVIER, PELLEGRIN, DANIEL, CARAES, GUILLEVIC, DESIRE, STEPHAN, JAOUEN, DUBOIS, GUERIN, HELLES, POCHIC.

Pour prendre rang du 1^{er} février 1967 :

AU GRADE DE CAPITAINE DE VAISSEAU DE 2^e CLASSE
Le capitaine de frégate CHA-LINE.

AU GRADE DE CAPITAINE DE FREGATE
Les capitaines de corvette LE-MAIRE, DAUBE.

AU GRADE DE CAPITAINE DE CORVETTE
Les lieutenants de vaisseau DUCRET, BERAUD, BARNAUD.

AU GRADE DE LIEUTENANT DE VAISSEAU
Les enseignes de vaisseau de 1^{re} classe ROUANET, FAVATIER, D'HAUTEVILLE, LE ROUX, RIVRON.

AU GRADE D'OFFICIER DE 2^e CLASSE DES EQUIPAGES DE LA FLOTTE
Les officiers-marinières admissibles SORGUS, PRUD'HOMME, ROCHEREUX.

Pour prendre rang du 1^{er} mars 1967.

AU GRADE DE CAPITAINE DE VAISSEAU DE 2^e CLASSE
Les capitaines de frégates LE SAOS, LAMY.

AU GRADE DE CAPITAINE DE FREGATE
Les capitaines de corvette MEN- NESSON, BLIN, MARTIN.

AU GRADE DE CAPITAINE DE CORVETTE
Les lieutenants de vaisseau D'IVERNOIS, PONSSELLE, FEVRE, DELAHAYE, LE BARS, FLORIMOND.

AU GRADE DE LIEUTENANT DE VAISSEAU
Les enseignes de vaisseau de 1^{re} classe LEVESQUE, GILLOT, FARCY, PLAISANTIN, HERNANDEZ, DAVID DE DREZIGUE.

AU GRADE DE CAPITAINE DE FREGATE (Branche Technique)
Le capitaine de corvette DEGRAMONT.

AU GRADE DE CAPITAINE DE CORVETTE (Branche Technique)
Le lieutenant de vaisseau VERHILLE.

AU GRADE D'OFFICIER DE 2^e CLASSE DES EQUIPAGES DE LA FLOTTE
L'officier marinier admissible LEBEDEL.

Pour prendre rang du 1^{er} avril 1967 :

AU GRADE DE CAPITAINE DE VAISSEAU DE 2^e CLASSE
Le capitaine de frégate RIVRON.

AU GRADE DE CAPITAINE DE VAISSEAU DU CADRE SPECIAL
Le capitaine de frégate du cadre spécial DE VANSSAY DE BLA-VOUS.

AU GRADE DE CAPITAINE DE FREGATE
Les capitaines de corvette MURACCIOLE, GAVELLO, DURAN.

AU GRADE DE CAPITAINE DE CORVETTE
Les lieutenants de vaisseau MA-REZ, COUTURIE, BRIN.

AU GRADE DE LIEUTENANT DE VAISSEAU
Les enseignes de vaisseau de 1^{re} classe LAFOYADE - DECHAMPS, GUITRY, ROY.

AU GRADE D'OFFICIER DE 1^{re} CLASSE DES EQUIPAGES DE LA FLOTTE
L'officier de 2^e classe BRISSET.

CORPS DE SANTE
Sont promus pour prendre rang du 1^{er} février 1967 :

AU GRADE DE MEDECIN EN CHEF DE 1^{re} CLASSE
Les médecins en chef de 2^e classe TORRE et CHRETIEN.

AU GRADE DE MEDECIN EN CHEF DE 2^e CLASSE
Les médecins principaux JAVEL-LE et ROUX.

AU GRADE DE MEDECIN PRINCIPAL
Les médecins de 1^{re} classe FRITZ, JEGA et JOLIFF.

COMMISSARIAT
Sont promus au grade supérieur MM. le commissaire en chef de 2^e classe PETIT, le commissaire principal DELOEUF, les commissaires de 1^{re} classe BERTRAND et ANDRIEU, l'officier d'administration de 1^{re} classe VIAU.

POUR LE LAVAGE DES MAINS TRES SALES

SAVON PATE ARMA

ARMANDON

143, bd C.-Flammarion, Marseille-4^e
2^e Usine : 44, r. G.-Péri IVRY, (Seine)

AFFECTATIONS

(Suite de la page 14.)

— SAGEL (SECRE) : Marine Paris (DMA). — MONFORT (COMMI) : BSM Toulon. — LEPOLOZEC (CUISD) : « Loire ». — MORVAN (CUISD) : « Arromanches ». — STEIN (CUISD) : « Tartu ».

QUARTIERS-MAITRES ADMISSIBLES

ARZEL (MANEU) : « Clemenceau ». — CAMARA (MANEU) : EMP Marseille. — GANIVEZ (MANEU) : « Bir-Hachem ». — SNOUSSI (TRAMT) : EM REP CECMED Kébir. — GIRAULT (TRAMI) : « Clemenceau ». — FAUDAIS (RADIO) : « Bir-Hachem ». — BACCARA (MISAR) : « L'Agenais ». — CHEMIN et LE DANTEC (MISAR) : « Clemenceau ». — MATTEI (DETEC) : « Clemenceau ». — QUEBREC (MECAN) : « Bir-Hachem ». — TOU-BLANO (FOURR) : EMES.

Aéronautique navale

MAITRES
MELIN (RAVOL) : BAN Landi-

visiau. — QUEMENEUR (MECAE) : BAN Landivisiau.

SECOND-MAITRE

SARDET (MECAE) : « Clemenceau ».

P. F. A. M.

Sont promues à compter du 1^{er} avril :

A LA 1^{re} CATEGORIE
BROUSTAIL ép. Le Barbu.

A LA 2^e CATEGORIE
BERTHIER, ép. Malis. — REFOULH.

A LA 3^e CATEGORIE
BILLANT. — ENRICO, ép. Oléron. — NEVEZ, ép. Le Guilloux.

A LA 4^e CATEGORIE
KERLOCH. — GRANGIER. — CABIRON. — BADET. — MAYEBUS.

NOUVELLES MARITIMES

(suite de la page 2)

dragage franco-espagnol qui a reçu le nom de Matindra. Ils seront basés à Rios à compter du 3 avril et participeront à l'exercice jusqu'au 8 avril. Ils feront ensuite une escale à Vigo jusqu'au 13 avril. Leur retour à Brest est prévu le 15 avril.

— Le bâtiment de débarquement « LCT 9061 » a appareillé de Lorient le 4 avril : il a fait escale à Brest le 4 avril, et sera à Cherbourg du 6 au 7 avril et rentrera à Lorient le 8.

— Le pétrolier «Aberwrach» a appareillé de Cherbourg le 3 avril, pour Brest. Il rentrera à Cherbourg le 11 avril.

MEDITERRANEE

— L'escorte d'escadre « Cassard » portant la marque du vice-amiral d'escadre Lainé, préfet maritime de la 3^e Région, se rendra en mission de représentation à Cannes les 12 et 13 avril.

— Le sous-marin « Amazone » a appareillé de Toulon le 28 mars pour effectuer divers exercices en Méditerranée. Il a fait escale à Martignes le 1^{er} au 2 avril, il est rentré à Toulon le 3 avril.

ATLANTIQUE SUD

— L'escorte côtier « L'Atlantif » a appareillé de Pointe-Noire le 3 avril, il fait escale à Douala du 4 au 8 avril, et visitera Cotonou du 14 au 17 avril.

— Le remorqueur de haute mer « Tenace » appareille de Dakar le 6 avril, il fera escale à Port-Etienne du 8 au 10 avril, et se rendra ensuite à Santa

Cruz de Tenerife du 15 au 18 avril. Il rentrera à Dakar le 22 avril.

ANTILLES

— Le dragueur « Altair » stationnaire des Antilles françaises a appareillé de Fort-de-France le 28 mars, pour une mission de présence à La Guadeloupe et dépendances. Il a fait escale à Saint-Martin le 29 mars, à Pointe-à-Pitre le 30 mars, les Saintes le 30 et 31 mars, à Basse-Terre le 31 mars. Il était de retour à Fort-de-France le 1^{er} avril.

PACIFIQUE

— Le dragueur stationnaire « La Bayonnaise » a appareillé de Papeete le 29 mars : il s'est rendu aux Iles Marquises avec le conseil de révision. Son retour à Papeete est prévu le 12 avril.

— Le bâtiment océanographique « La Coquille » a appareillé de Papeete le 30 mars : il a fait escale à Mururoa les 3 et 4 avril.

— Le bâtiment de débarquement « Dives » a appareillé de Papeete le 1^{er} avril vers Hao où il fait escale du 3 au 5 avril.

NOUVELLES DIVERSES

— L'escorte rapide « Le Basque » est placé sous le commandement organique de l'amiral, commandant le Groupe naval d'essais de missiles à compter du 1^{er} avril 1967.

— Les remorqueurs de 250 CV « Alouette », « Vanneau » et « Sarcelle », ont été admis au service actif et affectés à la direction du port de Brest.

LA GAZETTE DES ANCIENS MARINS

SAVERNE

L'AMICALE des anciens de la marine de Saverny et environs a tenu son assemblée générale le dimanche 5 mars, sous la présidence de M. René Claus, président, et en présence de P.O.P.E. Jost, de Marine Strasbourg.

Le président dit sa joie de se retrouver parmi ses amis venus si nombreux ce jour, alors que tant d'autres occasions de se retrouver l'embarcation se présentent, et surtout de voir de nombreux jeunes « anciens » parmi eux ; aussi les félicite-t-il chaleureusement. Le secrétaire, M. Remus, donne ensuite le compte rendu des activités, réunions, conférences, etc., et signale que l'amicale compte actuellement dix nouveaux membres, soit 75 en tout. Le président demanda alors à ses amis de se souvenir des anciens, MM. Rohbach et Schott, décédés au cours de l'année et pria M. Mathiot, membre d'honneur, de saluer cordialement au nom de tous Mme et M. Vessière.

M. Remus reprit son exposé pour rendre compte de l'activité sociale et il donna un aperçu du congrès départemental à Saverny et de la manifestation à Metz, puis des travaux en cours pour les mois et années à venir.

M. Klein, trésorier, présenta ensuite le bilan. Les commissaires aux comptes, ayant jugé la situation

saine, décharge fut accordée à l'unanimité. Puis le président demanda au commandant Jost de prendre la barre pour le renouvellement du comité. Pour 1967-68, celui-ci se compose comme suit :

Président : M. René Claus ; vice-président : Antoine Weinborn ; secrétaire : Emile Remus ; secrétaire adjoint : Armand Holz ; trésorier : Paul Klein ; trésorier adjoint : Gérard Sattler ; assesseurs : Ernest Schindler, Frédéric Pfleger, Robert Hatzenbuehler, Jean-Pierre Guifot, Théo Knorr ; comité des fêtes : Deininger ; adjoints : Joseph Hoff et Emile Bohler ; porte-drapeau : Albert Schaeffer ; commissaires aux comptes : Jean-Claude Resch, Jean-Marie Wolff.

M. Weinborn parla de l'organisation du voyage à Toulon du 27 avril au 2 mai, dont la préparation est déjà bien avancée (cérémonie à Toulon, croisière en mer, etc.). L'assistance le félicite chaleureusement pour son travail.

Puis furent discutés successivement le bal des « gens de mer » du 15 avril ; « Grande nuit bleue de la marine », avec élection de miss Marine et ses marinettes ; de la caisse d'entraide ; de l'Union départementale et du voyage de jumelage en Bretagne.

M. Jost fit enfin un exposé sur la vie à bord des bâtiments actuels et rendit compte de « formidable exploit de la marine dans le Pacifique ».

PETITES ANNONCES

DOMICILIATION : 2 F.

OFFRES D'EMPLOI
3 F + taxe 0,28 = 3,28 F
(la ligne)

FOURRAY

LE BOURGET
(accès Gare du Nord)
(Autoroute du Nord)

RECHERCHE

A T 2 ÉLECTRICIEN

bonne connais. mécanique
NOTIONS ELECTRONIQUE
pour essai et mise en service
CENTRALES à BETON
DEPLACEMENTS

Ecrire ou se présenter à

FOURRAY
(Société du FERODO)
83, rue Antan-Cavillon,
LE BOURGET - Tél. 284-08-44.

OUTRE-MER Situations disponibles

« les profess., condit. avant. Ec. CIDEC, à WEMMEL (Belg.)
Société recherche Officier des équipages ou Maître principal mécanicien 35-40 ans ayant solides connaissances en électricité pour surveiller montage, mise en route, puis assurer entretien et éventuellement exploitation d'un important ensemble de stockage de minerai et de chargement de navires dans port République Côte ouest-africaine Stop. Nécessité contrat de durée. Ecrire « COLS BLEUS » N° 3.151.

Compagnie Parisienne de chauff. urbain recherche BE ou QM2 mécanicien. Ecrire COLS BLEUS n° 3.153.

Recherchons diéséliste confirmé 28-35 ans. Ecrire Service du Personnel S.I.C.A., 27-ALIZAY.

Importante Société recherche ANCIENS MAITRES PRINCIPAUX OU PREMIERS-MAITRES titulaires du brevet supérieur mécanicien pour postes suivants :

- 1) pour usine située à METZ (57) CONTREMAITRES D'EQUIPE Atelier transformation matières plastiques ;
- 2) pour usine de PFaffenHOFEN (67) : CONTREMAITRES D'EQUIPE, atelier d'emballage sur tôle.

Dans tous les cas, formation sera assurée sur place. Logement fournie. Adresser curriculum vitae détaillé et photo sous N° 3.149 COLS BLEUS.

DIVERS

4 F la ligne

GAGNEZ 4 000 F (et plus) par mois : devenez Agent Immobilier ou Négociateur. Situation très agréable convenant à tous : hommes, femmes ou retraités. Formation rapide par corresp. Notice contre 3 timbres. LES ETUDES MODERNES (Serv. C81), B.P. 86, NANTES (44).

UNE SITUATION EXCEPTIONNELLE vous attend dans la police privée. En six mois, nous vous préparons au métier passionnant et dynamique de

DETECTIVE PRIVE

Des renseignements GRATUITS sont donnés sur simple demande. Ecrire : CIDEPOL à WEMMEL (Belgique).

OU SONT NOS BATIMENTS

ONT APPAREILLE DE :

SWANSEA. — L'escorte côtier « L'Etourdi » le 1^{er}.

CHERBOURG. — Le pétrolier « Aberwrach », les dragueurs « Adebaban », « Eridan », « Algol », « Vega » le 3.

BREST. — Le croiseur « De Grasse » et le dragueur « Vinh-Long » le 29 mars, le bâtiment hydrographe « Boussole » le 30, le bâtiment hydrographe « Beautemps-Beaupré » et l'annexe hydrographe « Alidade » le 3 avril.

LORIENT. — Le remorqueur « Goliath » et le sous-marin « Diane » le 30 mars, le sous-marin « Galatée » le 31, le B.S.L. « Loire » et le L.C.T. « 9061 » le 3 avril.

LA PALLICE. — Le dragueur « Bellatrix » le 2.

GIGALTAI. — Le remorqueur « Buffle » le 3.

PORT-DE-BOUC. — Le sous-marin « Amazone » le 3.

TOULON. — Les sous-marins « Junon » et « Argonaute » le 25 mars, le remorqueur « Ulle » le 1^{er} avril, l'escorte rapide « Le Provencal », les sous-marins « Flore » et « Minerve » le 3.

SONT ARRIVES A :

CHERBOURG. — Le remorqueur « Laborieux » le 21 mars.

Attribution de noms à divers petits bâtiments

DEUX transports de rade de personnel en construction aux chantiers navals franco-belges de Châteaufort-sur-Saône ont reçu les noms de « Merlin » et « Mélusine ». Ces deux bâtiments sont affectés à la direction du port de Toulon.

D'autre part, six remorqueurs de 700 CV, en construction à Cherbourg, reçoivent les noms suivants : « Marronnier » (DP Toulon), « Châtaignier » (DP Brest), « Noyer » (DP Toulon), « Mangui » (DP Brest), « Palétuvier » (DP Cherbourg), « Papayer » (DP Brest).

BREST. — Les escorteurs rapides « Le Picard », « Le Bourguignon », « Le Gascon », « Le Champenois », le porte-avions « Foch », l'escorte d'escadre « Bouvet », les dragueurs « Lobella », « Margot », « Glycine », « Eglantine », les goélettes « Etoile » et « Belle-Poule », le transport ravitailleur « Gapeau » le 22 mars, l'escorte rapide « Le Lorrain » le 23, l'escorte rapide « Le Breton » et le remorqueur « Implaceable » le 30 mars, la gabare « Cigale » le 2 avril.

LA PALLICE. — Le dragueur gase » le 24 mars.

SAINT-JEAN-DE-LUZ. — Le sous-marin « Narval » le 3 avril.

BAYONNE. — Le B.S.L. « Rhône » et le sous-marin « Morse » le 3 avril.

PASAJES. — Le sous-marin « Marsouin » le 3 avril.

MERS-EL-KEBIR. — Le porte-hélicoptères « Jeanne-d'Arc » et l'avis-escorte « Victor-Schoelcher » le 28 mars.

TOULON. — Le bâtiment d'expérimentation « Elle-Monnier » le 20 mars, l'escorte d'escadre « Vauquelin », le sous-marin « Gymnote », l'escorte rapide « L'Agenais » le 22, l'escorte rapide « L'Alsacien » le 23, le dragueur « Camella » le 28, le bâtiment d'expérimentation « Soma », l'escorte d'escadre « Tartu » et le remorqueur « Bélier » le 29.

OUTRE-MER

La gabare « Marcel-Le-Bihan » a appareillé de Djibouti vers Cochin le 23 mars.

Le T.D.C. « Foudre » a appareillé de Mururoa vers Balboa le 25 mars. Les avisos-escorteurs « E.-V.-Henry » et « Doudart-de-Lagrée » ont appareillé de Papeete le 28.

L'escorte-côtier « L'Adroit » venant de Gibraltar est arrivé à Dakar le 30 mars.

L'avis-escorte « Commandant-Bory » venant de Djibouti est arrivé à Diego-Suarez le 1^{er} avril.

L'escorte côtier « L'Atlantif » a appareillé de Pointe-Noire le 3.

L'avis-escorte « Commandant-Bourda » venant de Saint-Jean est arrivé à Saint-Pierre le 3.

IMMOBILIER - LOCATIONS

(4 F la ligne)

LOUE mais. meub. CFT 3 km mer juin-juillet. Louis GIRARD, Le Pont 50 - AGON-COUTAINVILLE.

COLS BLEUS

(Hebdomadaire)

REDACTION
25, rue Pierre-Expert
COLOMBES (Seine)

ADMINISTRATION
ET PUBLICITE

ADDRESSE : « COLS BLEUS »
53, boulevard de
Lator-Maubourg
PARIS (7^e)

OPE, 11-60 (poste 401)
C.C.P. PARIS 1814-53

ABONNEMENTS

Un an 30 F
Six mois 16 F
Etranger (1 an) 39 F
(6 mois) 20 F 50

Chang. d'adresse... 1 F
Pour que votre changement d'adresse soit exécuté, joignez à votre bande la somme de 1 F (quatre timbres à 0,25 F)

Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

Le Directeur de la Publication
Claude CHAMBARD

Composition et mise en pages PUBLICATIONS-ELYSEES, 91, Champs-Élysées, Paris. — Impr. G. LANG, 11, rue Curial, Paris (19^e)

AVIS DE CONFERENCE

M. Charles Roux sous-directeur au laboratoire des pêches d'outre-mer au Muséum d'histoire naturelle fera le mardi 11 avril à 21 heures, au Musée de la Marine, place du Trocadéro à Paris, une conférence sur la mission océanographique de la « Calypso » au large des côtes atlantiques de l'Amérique du Sud.

PERMUTATIONS

La demandé, maxi. 4 lignes :
1 F.
La ligne supplémentaire : 1 F.

(34 lettres, signes, espaces à la ligne)

Indique obligatoirement le régime de la demande (mandat, chèque postal ou bancaire, timbres-poste).

Une insertion gratuite pour les abonnés (placette demi-heure bande adresse d'abonnement).

JUBLIN Jacques, Miot B.E. Radie, Mle 0566345, 1^{re} Cie. B.A.N. LANN-BIHOUÉ, 56-LORIENT, cherche permutant, région paris, ou Cherbourg. URGENT.

RECOUVROT Jean-Louis, Miot BP mécanicien E.R. « Le Picard » BREST N29 cherche permutant poste à terre région Paris ou Toulon raisons familiales, URGENT.

BOURASSEAU Alain Miot cuisinier, cuisine off. subalternes GEMA « Jean-Bart » (Toulon 83) cherche permanent Toulon, poste embarqué.

DELRIO Raymond, C.S. Fusil. Ecole des Radios, les Bormettes, cherche permutant région Paris. Raisons familiales.

Cols bleus
hebdomadaire
de la Marine
française
paraît
le vendredi



la gazette des anciens marins



ET DE TOUTES NOS AMICALES

SE RECONNAITRONT-ILS ?



Cette photo a été prise à bord de l'« Estafette » en janvier 1942. Elle nous est communiquée par Mlle A. Sauthon, 14 bis, rue Louis-Ganne à Montluçon (Allier) qui souhaite que son père ancien membre de l'équipage de l'« Estafette » retrouve des camarades d'autrefois.

BAYONNE: A L'ACOMAR

Le 5 février, le vice-président Mazères a représenté l'ACOMAR lors des assemblées générales de l'Amicale des Anciens Marins de Biarritz et de l'Union Côte Basque des Amicales d'Anciens Marins. Ces assemblées revêtent chaque année une grande importance tant en raison de la présence de nombreuses personnalités et de tous les présidents des amicales de la Côte Basque, que des questions évoquées et surtout des projets communiqués pour les mois à venir. Après le congrès national de la F.A.M.M.A.C. en 1966, l'Amicale de Biarritz d'annonçait un spectacle pour 1967 mais projeté pour 1968 une fête de grand prestige appelée à un très grand retentissement. Mais, chut... nous en reparlerons.

L'assemblée générale de la section ACOMAR s'est tenue le dimanche 19 février à 10 heures dans une salle mise à notre disposition au « Centre Social », boulevard Alsace-Lorraine, nouveau lieu de réunion des Acomarins bayonnais. Le président Subervie a dressé un bilan très satisfaisant de l'activité et de l'expansion de la section dont l'effectif est passé, en cours d'année 1966, de 20 à 47 membres. Ainsi, après une assez longue période de stabilité, la section est en bonne voie de développement et il y a lieu de fonder de grands espoirs sur une augmentation encore sensible de l'effectif actuel. Le trésorier adjoint Baumalle, remplaçant Arrocena, empêché, a fait état de finances sagement gérées et a indiqué un solde créditeur rassurant pour l'imminent. Le point était fait sur l'exercice écoulé, on passe au vote sur les rapports moral et financier qui sont adoptés, puis le bureau pour 1967, quelque peu remanié par rapport au précédent, est ainsi élu : président : Subervie ; vice-présidents : Mazères, Boune, Zunzunegui ; secrétaire : Lambert ; adjoint : Brochet ; trésorier : Arrocena ; adjoint : Baumalle ; commission de contrôle : Caplanne, Mihlé ; conseillers : Garay, Guérin, Larligau.

Ce nouveau bureau entre immédiatement en fonction et procède à l'examen de questions diverses : carte du combattant, propositions pour la Médaille Militaire et l'Or-

dre National du Mérite, affectation des jeunes à l'armée de mer, propagande en faveur de la Marine nationale et de l'ACOMAR, œuvres sociales et entraide, etc. Il est par ailleurs proposé que les réunions aient, au préalable, traitage les et suivent de quelques jours la réception du bulletin afin de commenter en commun les informations diffusées par notre organe d'information ; chacun est d'accord pour adopter cette modification et il est convenu que la prochaine réunion se tiendra fin avril ou début mai, à une date qui sera précisée par convocations individuelles. Entre-temps, il est précisé que chacun pourra toucher le président Subervie, pour des cas urgents, qui se tiendra en permanence à la disposition des membres : 6, rue Jacques-Laffitte à Bayonne, premier étage. Téléphone : 25.09.78.

Cette réunion a pris fin sur un « pot » servi sur place et chacun a levé son verre à la prospérité de l'ACOMAR et de la section de Bayonne, non sans que le trésorier ait, au préalable, remis les présents de la cotisation 1967. — Lors de l'assemblée générale de l'Amicale des Anciens Marins de Bayonne, qui s'est tenue le 12 mars, également au Centre Social, MM. Subervie et Mazères, président et vice-président de la section ACOMAR, ont été élus respectivement « délégué aux relations avec la presse » et « trésorier » dans le nouveau bureau 1967. Encore un bel exemple d'union entre les anciens marins de la Côte Basque qui bien ne divise et qui saisissent au contraire toutes les occasions pour resserrer entre eux les liens de solidarité et de camaraderie. Cette parfaite entente se manifestera encore en juin lors d'un gala de danses classiques qui aura lieu au Théâtre Municipal au profit des deux amicales ACOMAR et Anciens Marins. Toujours dans ce même esprit, d'autres projets sont étudiés dont nous reparlerons dans le prochain bulletin.

— Nous signalons qu'au 15 mars, le nombre des membres de la section ACOMAR de Bayonne dépasse les 50. Notre objectif immédiat est donc atteint et à présent, en avant pour les 60 !...

Une visite du barrage de la Rance pour les anciens marins

L'ACOMAR-Paris organise les samedi 29 et dimanche 31 mai une sortie thermique dont le but est une visite du barrage et de l'usine marémotrice de la Rance. Voici dans ses grandes lignes le programme de cette sortie :

Départ Paris, samedi matin 20 mai, S.N.C.F. Via Saint-Malo. Déjeuner à Saint-Malo. Des cars attendent à la gare pour l'hôtel-restaurant. 15 heures, départ des cars de Saint-Malo pour le barrage. 15 h 30, visite technique par groupe de 50. Durée : 1 h 30. Dîner et nuit à Saint-Malo. Dimanche matin liberté de mouvements. Dimanche midi déjeuner en groupe ou individuel (facultatif). Dans l'après-midi rendez-vous en gare de Saint-Malo pour retour sur Paris.

Le coût de ce déplacement comprenant le voyage aller et retour, le car à Saint-Malo, les repas, samedi midi et soir, dimanche midi, la chambre, est de l'ordre de 150 F. par personne. Ce prix pouvant être abaissé en fonction du nombre de participants. Des conditions particulières sont prévues pour les enfants.

Le nombre de places étant limité, les inscriptions sont prises dès maintenant soit : à l'ACOMAR en effectuant un versement de valeur de 50 F par personne, au C.C.F. 885.25 Paris, ACOMAR, 15, rue de Laborde Paris-8^e, soit auprès du président d'amicale.

Date limite d'inscription : 24 avril 1967. Tous les amis des anciens marins s'ils ne sont pas eux-mêmes anciens marins peuvent prendre part à cette sortie et à la visite.

NANTES

Les anciens des F.N.F.L. reçoivent un « Old Fellow »...

En 1943, il y avait vingt agents de liaison du gouvernement de Sa Majesté Britannique, plus spécialement de la Royal Air Force auprès des Forces navales françaises libres, auprès de ceux qui n'avaient pas accepté la défaite et combattaient l'ennemi d'alors. Pendant les années d'hostilités une vive amitié se noua entre ces agents de liaison et les marins français, amitié trop forte pour subir l'usure des ans. C'est ce qui explique pourquoi l'Amicale nantaise des anciens F.N.F.L. ayant à sa tête l'officier de police Chabot-Morissau pour président, le commissaire de police Boscher pour vice-président, et M. Le Dévoré pour secrétaire avait invité deux de ces anciens agents de liaison, dont l'Écosais Mac Farlane, à venir passer les fêtes pascales à Nantes.

Celui-ci arriva le vendredi matin 24 mars, à la gare de Nantes-P.O. où il fut accueilli par M. Boscher et par le pilote de Loire-Maritime honoraire Mahéo auxquels il exprima les regrets de son ancien collègue — un Irlandais celui-là — de n'avoir pu l'accompagner en France.

Le soir même, à la brasserie l'Armoricain, à 20 h 30, tous les anciens des F.N.F.L. de Nantes rassemblés, lui réservèrent le plus chaleureux et le plus enthousiaste des accueils. Il était très tard dans la nuit lorsque les amicalistes se souvinrent qu'ils avaient une question à leur ordre du jour : leur préparation pour le prochain congrès national des F.N.F.L. Le samedi passa agréablement et le soir, l'Écosais Mac Farlane assista en bonne place au match Nantes-Saint-Etienne, satisfaisant son amour du football, son sport favori.

Après avoir passé les jours de Pâques avec ses « old fellows », l'ancien agent de liaison a regagné l'Écosse. Il se souviendra de son heureux séjour à Nantes et n'attendra plus l'engagement de revenir.

LARDY- JANVILLE

Assemblée générale

NOTRE Amicale a tenu, le dimanche 26 février, son assemblée générale salle de la mairie de Lardy, en présence du Dr Bion, maire de Lardy, de M. Viette de la Rivagerie, maire de Janville, de M. Le Morvan, président de l'Amicale de Pery, de M. Berger, président, de MM. Abgrall, Ledran et Hardy, vice-présidents, et des membres du comité. Après avoir souhaité la bienvenue à l'assistance, M. Berger présenta les excuses du commandant Gilbert, de M. Alexandre Denis, conseiller général, et de M. Gaston Guenzi.

Le rapport moral présenté par M. Berger a résumé les principales activités de l'Amicale (banquet, bal, délégation à l'assemblée générale de la F.A.M.M.A.C., participation aux différentes cérémonies nationales, etc.). Il souligna également qu'un certain nombre de dossiers de jeunes gens désireux de s'engager ou de faire leur service militaire dans la Marine avaient été traités par l'Amicale.

M. Guimâtre, trésorier, passa ensuite au compte rendu financier qui fait ressortir une gestion des plus saines. Les dates des principales manifestations pour l'année 1967 furent ensuite fixées : banquet le dimanche 30 avril, exposition Marine à Etampes les 10, 11 et 12 juin ; bal le samedi 17 juin. En fin de réunion on procéda au renouvellement partiel du bureau qui est ainsi composé : Président : Berger ; vice-présidents : Abgrall, Hardy et Ledran ; secrétaire : Fichard ; secrétaire adjoint : Menou ; trésorier : Guimâtre ; trésorier adjoint : Tardy ; membres : Fauche, Floquet, Hémery, Monjeun, Martin. L'assemblée générale se termina par un vin d'honneur servi chez notre ami Dick.

CHARON-ESNANDES

Le dimanche 19 février à dix heures, les membres de l'A.M.M.A.C. se sont réunis à leur siège social, salle basse de la mairie de Charon, sous la présidence de M. Robineau, administrateur fédéral.

Le président Clerie ouvre la séance en souhaitant la bienvenue à M. Robineau ainsi qu'à tous les membres présents qui, malgré un temps déplorable, n'ont pas hésité à effectuer ce déplacement. M. Clerie remercie vivement au nom de tous les anciens marins M. Robineau qui se dévoue sans compter pour mener à bien les tâches qui lui sont confiées. Il fait un résumé de l'activité de l'Amicale au cours de l'année écoulée.

Il donne la parole au secrétaire de l'Amicale Brizard, pour la lecture du rapport moral, rapport adopté à l'unanimité. C'est ensuite au trésorier You de communiquer le rapport financier également adopté à l'unanimité. La composition du bureau pour 1967 est la suivante : Président, Clerie ; vice-président, Brizard ; trésorier, You ; trésorier adjoint, Juliette ; secrétaire,

Brizard ; secrétaire adjoint, Bru-neteau. Le président donne la parole à M. Robineau qui fait savoir que le rassemblement des anciens marins aura lieu à La Roche-sur-Yon le 16 juillet, le Congrès national, à Saint-Raphaël, du 9 au 13 juin. M. Robineau devait traiter largement diverses questions, apporter des précisions sur divers points. Avant de conclure, il se félicite de la bonne marche de l'Amicale dans l'ambiance de laquelle il se plaît beaucoup. L'ordre du jour étant épuisé, et personne ne demandant la parole, le président lève la séance et invite les membres présents à déguster le verre de l'amitié. A l'issue du vin d'honneur, M. Robineau remettait la médaille d'honneur de vermeil de la F.A.M.M.A.C. à M. Clerie : « Vous recevez la plus haute distinction de la F.A.M.M.A.C. en témoignage et en reconnaissance des services que vous lui avez rendus ainsi qu'aux anciens marins », dit-il. Et chacun leva son verre en l'honneur du récipiendaire.

A.M.A.C. PARIS L'assemblée générale

L'ASSEMBLÉE générale de l'A.M.A.C. de Paris s'est tenue à la brasserie « Le Madrid », sous la présidence du vice-amiral Graziani — dont on fête la dixième année de présidence.

En ouvrant la séance, l'amiral Graziani invita l'assemblée à observer une minute de silence en signe de deuil pour nos chers disparus de 1966. Le secrétaire général Perès donna lecture du rapport moral de l'Amicale pour l'année écoulée, approuvé à l'unanimité. Le trésorier général Koch présenta le compte rendu financier, également approuvé après exposé du commissaire aux comptes Sauty.

Ensuite, le camarade Jouin, secrétaire de l'A.E.A.M.A.C., lança un appel à tous les anciens marins pour qu'ils fassent tous partie de cette superbe association d'entraide et fit le compte rendu financier, qui a été approuvé à l'unanimité. Puis ensuite l'heure des décorations arriva : Jouin recut la médaille d'argent du Mérite civique ; Lafrique, président des Anciens Marins de Colombes, la médaille de bronze du Mérite civique ; Gardel, la médaille de vermeil de la F.A.M.M.A.C. ; Garofalo la médaille d'argent de la F.A.M.M.A.C. ; Drevet, Halcut, ainsi que Hemont, Heintz, Patille, de la section de Colombes, la médaille de bronze de la F.A.M.M.A.C.

Le président, le vice-amiral Graziani, convia à un vin d'honneur les récipiendaires et tous les anciens marins présents.

L'assemblée a reconduit à l'unanimité le conseil d'administration et le bureau sortant : Président : vice-amiral Graziani, vice-présidents : commandant Dumas, Guitard, Lé Boulec ; secrétaire général : Perès ; secrétaire adjoint : Eyrin ; président du comité des fêtes : Hourcade ; vice-présidents : Sauty, Seguin, Cloutier, Gardel Paul et Gardel Claude ; délégué à la propagande et à la publicité : lieutenant de vaisseau Amisse ; trésorier général : Koch ; trésoriers adjoints : Cuvelier, Halcut ; secrétaire de l'A.E.A.M.A.C. : Jouin.

Deux nouveaux élus : Valentin, ancien président de l'Amicale des anciens marins d'Algérie et du S.A.H.A.R.A., administrateur de la F.A.M.M.A.C. et le capitaine de

vaisseau Roumeas, qui a bien voulu, malgré ses nombreuses activités, faire partie de notre bureau. Le président, au nom des membres du bureau, remercia l'assemblée pour la confiance et leva la séance en invitant les amicalistes à se retrouver au banquet traditionnel à la caserne de la Pépinière, où un copieux repas fut servi au Poste des Matelots sous l'œil vigilant de notre camarade Hourcade.

L'ex-matélot Faucher Gilbert

L'ex-matélot Faucher Gilbert recherché le nom du matelot embarqué sur le torpilleur « Le Mars » à la date du 27 mars 1940 à Casablanca, ou le cas échéant l'adresse de l'Infirmier Le Calvez, pour témoigner d'un accident lui étant survenu à la main droite. Il remercie toute personne qui serait susceptible de témoigner ou de fournir des renseignements sur ces personnes.

FOUCHER Gilbert, 8, rue Jean-Louis-Fořain, Paris-17.

NÉCROLOGIE

Nous apprenons la mort de M. Evode Doublet, patron du canot de sauvetage de Cayeux-sur-Mer, décédé dans sa 78^e année. M. Evode Doublet, qui avait de nombreux sauvetages à son actif, était chevalier de la Légion d'honneur, officier du Mérite maritime, médaillé de la Marine marchande et de la Société centrale de sauvetage des naufragés.

Par une triste coïncidence, le gendre de M. Doublet, M. Emmanuel Ollivier, gardien du Mérite de Sainte-Adresse au Havre, est mort le même jour, à l'âge de 46 ans, à son poste.

Les obsèques des deux disparus ont été célébrées simultanément en l'église Saint-Pierre-de-Cayeux en présence d'une nombreuse assistance.

« Cols Bleus » présente ses condoléances attristées à la famille cruellement éprouvée.