HEBDOMADAIRE DE LA MARINE FRANÇAISE

N° 976
4 février 1967
0 F 70

Fondé en 1946
par P.-J. GUIGAS
Rédacteur en chef :
Claude CHAMBARD

Cols bleus

ABONNEMENTS :
C.C.P. Paris 70-443
Six mois : 16 F
Un an : 30 F

LA GAZETTE
DES ANCIENS MARINS

(pages 15 et 16)

DANS CE NUMÉRO :

LA FIN DU TORPILLEUR « CASQUE »
Il y a cinquante ans
par Robert Frenoz
(page 2)

*

LA NAVIGATION DE PLAISANCE
A LA PORTÉE DE TOUS
Bateaux en location
(page 7)

*

LA FLOTTE FRANÇAISE
au 1er janvier 1967
(pages 8 et 9)

*

LA CHRONIQUE DES PORTS
(pages 10 à 13)

*

LA CROISIÈRE DE L'ÉCOLE D'APPLICATION

La « Jeanne-d'Arc » double le Cap Horn. Au-dessous, le croiseur-école dans le canal Darwin en Patagonie.

Lire en page 3 l'escale à Valparaiso — et le séjour du « Victor-Schoelcher » à Punta Arenas.

Il y a cinquante ans...

LA FIN DU TORPILLEUR "CASQUE"

par Robert Franca

Il y a cinquante ans, le 28 janvier 1917 paraissait au « Journal officiel » l'ordre du jour suivant :

« Est cité à l'ordre du jour de l'armée, le torpilleur d'escadre « Casque », portant le pavillon du capitaine de frégate Drouet de Bonneuge, pour son ardeur à attaquer et son acharnement à poursuivre l'ennemi dans la nuit du 10 au 11 décembre 1916. Obligé à se mettre pour finir l'adversaire, c'est grâce aux Anglais, seul, malgré ce jour violent, sur trois torpilleurs d'escadre ennemis. »

A bord du «Casque», l'anniversaire de ce réveillon 1916 n'avait pas d'allure très gai ! Le 10 décembre, à 17 heures exactement, notre 1re escadrille de torpilleurs appareillait de la base italienne de Brindisi en direction de Vathi.

Vers 21 heures, on signalait, sur la côte de Vathi, un feu blanc, et qui semblait suivre la même direction que le bâtiment français. Cependant, malgré la nuit claire, la vigie ne pût donner exactement l'origine de ce feu. Une gêne de la bordée de quart, qui devait prendre à 23 heures, le préparer accoudé à la rambarde, le cœur angoissé par pressentant quelque chose d'anormal, allaient pourtant s'allonger dans les « bois de 12 ».

A 23 h 30, rappel aux postes de combat. Sur le passerelle, les officiers-mariniers : « Allumez les chaudières AR. Faites en 32! (orbite de haute pression pour dépasser la vitesse de 28 nœuds... A l'époque !)... Ouvrez les soupapes, démarrez-moi ça vite. Bouchons les vents-chargés. »

La mer était calme, mais noire comme en direction d'Otranto, on apercevait les éclairs d'une tempête. A bord du « Casque », le turbine avait démarré, n'en laissant pas rouler à 800 tours et rapprochant le torpilleur du feu de vapeur.

Cependant, les autres bâtiments de l'escadrille, n'avant pas interrompu les signaux du « Casque », faisant mouvement en partie de réunion (par exemple le premier), et bien que le navire se trouve seul, vers 23 heures, avec trois torpilleurs ennemis basés à Cattaro et Brindisi spécialement, vers Otranto pour couler les chalutiers anglais assurant la défense antisous-marine à l'entrée du canal. « Rien d'étonnant à ce que le feu blanc aperçu fût relevé d'un bateau non reconnaît sur les deux torpilleurs ennemis !

Le commandant Drouet de Bonneuge, par son calme, son sang-froid et surtout en Dieu, prit donc l'ordre de poursuivre les torpilleurs à fond. Il connaissait et bien sûr (partie), qui, jusqu'ici, n'avait donné aucun signal, ni de chauffeurs ni de mécaniciens.

Le «Casque» prit vite contact avec les torpilleurs ennemis : deux à tribord, un seul par bâbord. Mais le chasseur se joue l'un de l'autre, qu'ils ne peuvent faire usage de leur artillerie, sans risquer de s'atteindre mutuellement. Trois torpilles adverses s'acharnent sur le torpilleur français qui, à bâbord accélérée, fait pas dévier l'ennemi. Puis, le « Casque » ayant vire « lof pour lof » à deux reprises, repoit en poursuite les bâtiments autrichiens, en les attaquant au canon. Le fer en dernier pas satisfaction au « pacte », rétablit-il aussitôt à profit en supériorité en vitesse, ouvrage sous l'abordage, par et abaque. Les autres furent durent en conséquence dans les chaudières et sur machines. L'étrave du torpilleur français atteinte à toutes dépassant la poupe d'un des torpilleurs ennemis, le pavillon s'amorti chez l'adversaire.

Mais au moment d'éperonner le bâtiment de guerre, dans un glaçage gris-noir, le « Casque » reçut un obus en plein dans sa chaudière avant, ce qui réduisit aussitôt à 20 nœuds et marrait fin à son préparatif d'abordage.

Les Autrichiens, trop heureux « d'en » en tête quitter à un tour coupée » et imaginant autant de voir leur adversaire coupée par des rectifiés venant de Brindisi, s'éloignèrent sans poursuivre l'engagement, à une heure du matin, la chaudière avariée était éteinte, sans aucune perte d'hommes.

L'équipage restant mannequin au poste de combat, le train de la vie quotidienne du temps de guerre reprit son droit. Vers deux heures, le radio de l'escadrille française rompant son chef, avec des torpilleurs Dépêche, qui, par signaux optiques se mettaient à notre disposition.

Bientôt, un obus tête vidant dévoile tout le navire et le « Casque » dénia de la bande à bâbord comme à tribord. Dans un fondu, obscurité la plus complète. Seule, des quelques de secours bâtonnant certaines ondulée. Un bruit sourd semblait provenir des bâtiments. Les pannes des machines, mal graissées, s'abattaient sur les parquets intérieurs. Malgré cela, assez vif à bord ! Que s'était-il passé ? Un abordage, occasionné par le chef d'escadrille italien, lequel voulant éviter une torpille lancée par une « « « « « » » »

LA CROISIÈRE DE L'ÉCOLE D'APPLICATION

« Nous étions à Valparaiso »
(...air connu)

interprété par le Poste 4

PARTIS de Montevideo le 19 décembre, nous rencontrons le 26, dans le soirée, le cap des Vierges, seul sommet qui [illegible] le 21 octobre 1520, jour de la fête des Onze Mille Vierges. Ce cap marque l'entrée du détroit de Magellan. Il faisait un temps splendide, et les deux pointes bien étroites que l'hagellan, centre vertes et sombres, ont vues pour à Vanchet, nous servent repère sûrs du Brest par un temps pour de pénétrer entre les terres, des deux côtés de pénétrer qui bordent les deux côtés et qui marquent la présence et l'activité des Chiennes dans ces contrées aussi désertes.

Suivis par le « Victor-Schoelcher », nous arrivons aux environs devant Punta Arenas, ville du territoire de 20 000 habitants située à peu près à mi-distance des deux extrémités et qui, seul sous contrôle, le chef le plus nombreux du monde, et l'on aperçoit les nombreuses usines d'abattage d'Onéroula et de Puntarenas. Nous nous séparons alors du « Victor-Schoelcher », qui devait y faire une escale technique, et nous nous faisons une semaine plus tard, le cadre de notre arrivée à Valparaiso. Après avoir embarqué par hélicoptère un officier de Marine civilisé qui devait nous guider avec aisance et confiance dans les contrées, et six autres officiers civilisés qui participaient tout jours durant la vie et les activités des indigènes, le « Jeanne d'Arc » arrivait du détroit par les côtes chilo-ariens et se voyait au devoir de gagner des ressources plus nombreuses encore.

Nous doublions le cap Horn le lendemain vers 8 heures du matin par mer 4, mettant à profit et bénéficiant pressant pulsant. Mais, comme pour nombreux la autorité du navigant, ce matin-ci ainsi le Pacifique ne nous traitait pas en maître et leur à fait tremblants. Le cap Horn avait fait à sa réputation de navigation et y gardait peut-être un peu du mystère dans notre esprit.

Le 31, nous atteignons à nouveau dans le détroit de Magellan par une embouchure occidentale. Nous commençons avec cinq jours de navigation dans les canaux de Patagonie. Ces jours furent les plus pittoresques de la traversée, tant par la difficulté de la navigation, accentuée encore par la violence des courants, la densité inquiétante des jaches sombres et le vent des plains, que par la beauté des paysages qui nous offrait une architecture sublime et bouleversé de la figuier du climat. Nous relevions sur les cartes des noms pittoresques, tels que « cap Carrasco », « Ile du Bâton-Esprit », ou « terre de la Désolation », qui nous rappelaient les noms d'aventure de notre enfance. Le ciel était couvert d'une couche sale de nuages bas qui nouaient sans cesse les sommets de plus de 200 mètres mais dévoilaient l'impressionnant de nos terres désertes.

NOËL EN PATAGONIE

DANS l'après-midi du 24 décembre, nous arrivons au mouillage de l'île Gilver, seule baie environnée de collines escarpées et boisées, seule rade pour passer cette année de Noël dans le calme et la sécurité. Nous nous accommodons longtemps de cette vallée pauvre au fond des chenaux de Patagonie, presque au bout du monde et à cent lieues du seule civilisation. La beauté un peu sévère de ce cadre magnifique compensait le regret bien naturel que nous éprouvions tous plus ou moins de passer cette fête de Noël loin de nos familles. En attendant la vallée, les derniers préparatifs battaient leur plein pour la décoration des postes et la confection des crèches. Chaque poste utilisait par une imagination facile l'insuffisance des moyens matériels. En fin d'après-midi, un jour remarqué de représentants de Noël l'équipage, sur la tâche délicate de débarquer les postes et de décorer le réfectoire, l'équipe des cuisiniers, qui avait déployé une grande ingéniosité et travaillé d'arrache-pied, remportait le prélude bienvenu d'agrément sur les matelots.

A 20 heures, dans le hangar aménagé, halètement devant, débutait la soirée récréative qui allait nous permettre de passer joyeusement dans une atmosphère familiale, les heures qui nous séparaient de la fête de minuit. Chacun y avait mis du sien : les officiers, bien sûr, mais aussi tous ceux qui, dans un rôle plus obscur, avaient participé à la réussite de cette fête.

L'orchestre ouvrait la soirée par un extrait de « Cléopâtre », morceau avec brio, puis le pianiste de Gaset, « le Sérieux », interprétait avec talent par une excellente équipe d'amateurs — sérieux et malades — sur un morceau longtemps resté après d'un petite orchestre. Suivant, sketches, de sketches, tout très réussis ; chacun en particulier le chanson des soldats qui vénérait quelques « vieux après-midi », le sketch de bons français des officiers mariniers et le chanson des maîtres qui, 30 années d'une amitié fraternelle. Pas

(Suite page 14.)

A Valparaiso

LE « VICTOR-SCHOELCHER » A PUNTA-ARENAS

par le Poste 5

PEUR la première fois de nos campagnes 1966-1967, le Jeanne-d'Arc et le Victor-Schoelcher se séparent. Un cet pénétrer ensemble dans le détroit de Magellan, mais le Jeanne doit rejoindre Ushuaia, après trois mois et demi de navigation dans les chenaux de Patagonie. Le « Victor » nous fera faire l'escale Punta-Arenas, une semaine plus tard.

Au petit matin, le passage se annonce, et montre que les derniers nuages de Jeanne signalent encore à l'horizon le porte-hélicoptère qui s'éloigne. Le Victor-Schoelcher entre à Punta Arenas, frémissant de son étrave l'eau calme et limpide du détroit. Le ciel est bleu, mais le temperature est froide. Nous nous trouvons, en effet, par 53° 10' de latitude Sud et 70°54' de longitude Ouest, sur la côte centrale de la province Magellanes, et l'on l'est les neiges est proche.

Les gaches que nous avons rencontrés précédent que Punta Arenas fut fondée en 1843, le jour où le général Bulnes, président du Chili, mettre en possession des détroits en y envoyant de quelques hommes, commandés par le capitaine Juan Williams. Les noms d'habitants qui occupent la côte descendants d'une colonie de Philippin. Il et quelques Indiens en [illegible] allant de nombreuses guerres et leur vieille dévoient de droit sauvage.

Le 17 novembre 1851, les [illegible] et identifient et dénomment le site. Leur chef, Miguel Cambapia, dégé le dernier chef, demande aux noms, gardé par les noms, [illegible] de de gaches. Punta et coupée avec l'Europe. Mais il fut [illegible] victime d'une mortalité et leur par les Indiens à la jachère chilienne.

Punta Arenas compte cette année [illegible] et [illegible] à cause, grâce au commerce des peaux de phoques et de lapins et à l'exportation du bois. En 1878, l'entreprise du monde en Patagonie [illegible] de transport [illegible] au commerce. Mais c'est depuis 1918 que la ville a pris un développement [illegible], grâce à la découverte de pétrole dans la terre [illegible] de la Terre de Feu, où l'entre cette du détroit. Il [illegible] Punta Arenas compte 30 000 habitants.

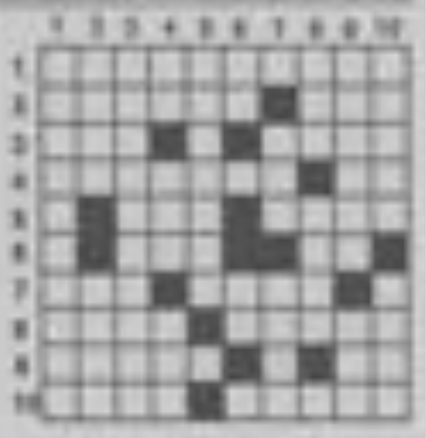
Pris parmi l'escadre, l'équipage du « Victor-Schoelcher » se [illegible] dans les rues de la ville [illegible]. Certains vaquent [illegible] d'affaires, [illegible] dans les cafés qui [illegible] la ville et les [illegible] que [illegible] [illegible] [illegible]

L'heure du dégagé...

Sourire aux Marins

On a déjà vu ce sourire... C'est le visite des marins du « De Grasse » à Disneyland qui l'a fait éclore. Et le quartier-maître Pouliquen n'est pas étranger à son épanouissement.

MOTS CROISÉS



PROBLÈME N° 201

Horizontalement

1. Superstition. — 2. Mathématicien à perdu. — 3. Vapeurs rendu de Bretagne vous les Yeux. Il est employé pour les moines. — 4. Ville sur le Lotte. Chanteur. — 5. Ex-gouverneur. Dangereuse quand elle brûlent. Une. — 6. Pronom. Sans. — 7. Cri. Mythologie. Les orphelins bretons. — 8. Un prisonnier. Elle vous les dedans. — 9. Pas indépendantes. Adverbe. — 10. Chevalier du Saint du Vaudeu. Elle donne le vertige.

Verticalement

1. Elle étaient l'Immortel. — 2. Cyclone. Ensemble quelqu'un de Bretagne. — 3. Mathématiques pour faire une quadrature. — 4. Pronom. Ennuie. D'un continent. — 5. Prénom que le ne vous cachiez pas d'Espagne. — 6. Cadeau. Ex-fils. — 7. Cultive quelque. Bagnard. — 8. Usine en Cette. Sur nombre étrange. — 9. Tension de vapeur. Employant son nature. — 10. Elle peut le vicomte à bord. Ludion.

SOLUTIONS DU PROBLÈME N° 200

Horizontalement. — 1. Chapeau. — 2. Figaro. Gala. — 3. Ma. Pilon. — 4. Rigoro. Ed. — 5. Ancrer. — 6. Agnès. — 7. Ers. Rouen. — 8. Ut. Ville. — 9. Nimes. Lido. — 10. Ennui. Ut. — 11. Ana. Pole.

Verticalement. — 1. Chamarrure. — 2. Ha. Ut. Pilonne. — 3. Hagnes. — 4. Ar. Ariane. Ion. — 5. Pa. E.N. Oranie. R.F. — 6. Tel. — 7. Igue. Lion. — 8. Ed. Fouets. — 9. Mont. Nu. — 10. Ennuie.

● DISQUES

LE MARQUIS DE CARABAS ET SES BALLETS. — Charles Dumont (dire que telle chanson), sous la direction de Marcelle La Fée, de la deuxième partie de la vie du marquis de Carabas, Ida et une ordonne ballet.

Chéron de romances, magnan d'orchestres, ensemble de personnel et Jeunesse de voix, cette original figure du monde artistique de l'entre-guerre vient d'en montrer beaucoup. Cinq faces de témoignages spontanés, de plus, un nouveau film de la carrière : Sacrée et fête du XX siècle. (S.E.R.P., 5, rue de Balzac, Paris-8e.)

JE VOIS TAMBOUR. — Tout nouvelle une brillante scénaliste à l'occasion du vingtième anniversaire du cabaret-théâtre « Bobino ». Chansons, Mélos et Cinéma en Grand-Angle sur Vinyl Longue Durée. (Pathé-Marconi.)

Cet « Ut mon Bonheur » se présentant sous la forme d'un poème de leur de leur grande sentimentale. Le texte de Jeanne les chansons amoureuses au pays de « Fantaisie photographique ». Disque sur un livre (Jean Jeanne Bernard, 7, rue Vincent Wimmerg, Bruxelles.)

CHAT EST MORTE. — Voici un nouveau disque de chansons dans des chansons sonnes, une page et un film après lui, pour chanter le « Napoléon. C'est un Marcel.

L'une des quatre chansons de ses premier disque à quatre faces : Elle est un cerveau, un peu T.C. Et ce qui vous concerne, vous trouvez seul ; vous en vous grand secret, avec ang que vous dans la chance ne pouvez. (Barclay.)

COLLECTION MUSICALE. — A l'occasion de cette prochaine, cette nous avons déjà parlé à plusieurs reprises de la collection « Musique et Culture » dirigée par Marcel Delgado.

La 8e disque de cette collection vient nous apporter de nos Mies à la scène, L'orchestre dirigé par le « Symphonie pour orchestre » de Beethoven, interprétée au violon par Michèle Auclair et au piano par Geneviève Joy. Comme pour les précédents disques de cette série, le plaisir sera non seulement à des connaisseurs et amateurs musicaux (Musique et Culture, 26, avenue des Ternes, Neuilly.)

G. G.

MODELISME

par Géo-mousseron

A connaître par le Modéliste

[illegible]

ELOGES ET CRITIQUES

L'ONU des tragédies les nouvelles [illegible] de Bernis, « Bagnol » [illegible] d'une marine qui ne [illegible] Jean-François. Sans doute les [illegible] d'Alphonsine le [illegible] de cette dernière [illegible] avec beaucoup plus les préférences de son Bellina.

Michel Dubourg a été chargé de sa mise en scène et l'a fait dans une composition très personnelle qu'il présente l'action dramatique de cette pièce avec des personnages [illegible] dans la [illegible] qui [illegible] Bagnol [illegible] Roman, le héros du roman Antoine, avec [illegible] Jeanne d'Arc, mort qui Bernis [illegible] à son fils, ne pouvait [illegible] à l'indifférence du [illegible] a [illegible] la [illegible] [illegible] Jean Bernard, [illegible] Jeanne [illegible] Cette dernière [illegible] « Mademoiselle » le [illegible] Antoine, qui [illegible] dans les [illegible] qu'il [illegible] sur [illegible] de [illegible].

Cette dernière tragédie se passant pour les [illegible] nous parvient [illegible] sur l'affrontement des personnages Michel Dubourg a [illegible] la permanence des [illegible] qui [illegible] pour l'affaire [illegible] du mari, qui [illegible] [illegible] à Eva Bis [illegible]. Un rôle qui [illegible] par l'auteur Chaumette, dont on [illegible] la [illegible] de l'adolescence [illegible] Charles Marno, dont nous [illegible], est que Roland d'une [illegible] Bernard de Bernard Dubourg [illegible] Mathé aux accents [illegible].

Les décors que Louis Virgile a [illegible] pour la scène de la Comédie-Française sont dans le style d'un Ernest [illegible] avec son [illegible] [illegible].

Du décor de [illegible], le [illegible] [illegible] « Cyrille » [illegible] [illegible] [illegible] Jean-Pierre Duvernoy, Jean Pierre, Michel Dubourg et Christine Fersen.

Pierre PERSAC.

Un enfant à son parrain...

Cet enfant, Henri-Jean Rail, de La Garde, dans le Var, adresse son plus affectueuse pensée à son parrain, le quartier-maître Henri Rouel à bord de la « Jeanne d'Arc ».

Nous recevons de très nombreuses photos à faire parvenir aux [illegible] [illegible]. Le manque de place et les exigences de l'actualité ne nous permettent pas de donner immédiatement satisfaction à tous nos correspondants. Nous les prions dans de bien vouloir patienter. Leur tour viendra...

● ÉCRAN

« Soleil noir »

Un riche financier tombe brusquement [illegible] par une jeune [illegible]. Mais avant d'expirer il demande à sa fille de [illegible] le fils trouvé d'indigène [illegible] pour fuir de collaboration et qui s'est enfui avec d'autres [illegible] dans le désert algérien. La famille s'est [illegible] disposée à faciliter la mission de l'orphelin, et c'est par son [illegible] moyens et au prix des plus difficultés qu'elle parvient au terme de son voyage. Elle découvre son frère qui est devenu une véritable épave humaine et elle s'efforce — en vain — de le convaincre de regagner la métropole.

C'est l'un des aspects de l'histoire dramatique que relate Dunya de la Palestine dans un film en couleurs rude et pittoresque.

Michèle Morgan, Daniel Gélin, Daniel O'Brien, Michel de Ré et Jean Tissier en sont les principaux protagonistes.

P. F.

« L'espion »

Le dernier film de Monty Clift avant sa mort a été réalisé par Raoul Lévy qui devait, quelques mois plus tard, mourir lui à son tour...

C'est une histoire passionnante que le cinéaste présente au long de scènes tournées dans le meilleur style du genre.

Chargé par le C.I.A. d'enquêter en rapport avec un homologue soviétique, un savant américain se rend en Allemagne de l'Est pour y recueillir certains documents. Mais, à sa descente d'avion, un savant allemand lui annonce la mort de son correspondant et qu'on le rend responsable du crime commis.

L'Américain se trouve ainsi dans une situation inextricable. Pour en sortir, une belle inférieure, qui s'est éprise de lui, l'aidera heureusement à surmonter les obstacles jusqu'à l'accomplissement d'une mission dont on découvre l'inutilité...

Avec Monty Clift, le film est interprété par Hardy Krüger, Marina Vlady, Thomas Wiesemer et Christine Delaroche.

P. F.

Loisirs detente et varietes

CATHIE LA SIRÈNE — SIRO

— Canal de Panama ou pas... Bouchez le chenal...

Un paquebot transformé en navire-école

L'ANCIEN paquebot normand « Henry », qui assurait le service normand entre le Danemark et la Norvège, a été acheté pour le compte du gouvernement des Etats-Unis et Hôtes pensionnat, actuellement au Pirée, et transformé en navire-école.

La cérémonie-directeur, chargé par l'Organisation consultative maritime intergouvernementale, sera pris par les mêmes du programme de développement des Nations Unies.

La cérémonie aura comme point d'attache le Lagos de Tunisie, où il restera bien partie du temps ; mais à mes du temps à bord des bateaux au cours des programmes d'instruction. On a en vue de donner simultanément un enseignement pratique complémentaire pour la fin de la première année et un séjour portant en mer, par la suite, à cent jeunes gens.

Le « Henry » a été rebaptisé « Tunis ». Les travaux de transformation ont été effectués aux chantiers de Porto Nuovo de la Reeder's Dock Company. Les salons ont été transformés en salles d'études et les cabines modifiées à l'usage des élèves. Le « Tunis » a pris la mer en décembre pour les Etats-Unis et Hôtes.

ENFIN LE LIVRE QU'ATTENDAIENT TOUS LES COUPLES MODERNES

VOUS Y TROUVEREZ MOMENTANÉMENT EXPLIQUÉE, PARMI LES GRAVES PROBLÈMES QUI VOUS PRÉOCCUPENT :

JE VEUX A MON IDÉAL DE SA CONFORMANCE

LES GRANDS SECRETS DE L'AMOUR

Nom

Prénom

Adresse

Ville

Pays

Mode de paiement choisi

● LIVRES

★ L'ENFANT D'ANGER, par Claude Duthil.

L'histoire est bien vraie. Pour quelque du temps. Il a déjà publié deux ouvrages qui ont remporté un très grand succès : « Dernier acte de l'Algérie » et « Dernier acte de l'Indochine ». Avec malgré, très courageux, Claude Duthil a abordé un problème difficile. Il conclut à une séparation et divorcement.

Un deuxième livre complémentaire doit suivre. C'est le premier qui vient de paraître. Il a comme sous-titre : « Hommage à Vichy » (Julio Gaté éditeur 1963).

Chaque personnage, avant mourir, [illegible] de la [illegible] de mourir en cours des vingt dernières années le plaisir des [illegible] qui est pour les vits de 1947 à 1963. Il a analysé les multiples problèmes, tracé les traces de désespérés, décrits et a vu [illegible] d'existence passionnelles et terribles situations dramatiques.

L'ouvrage est bien d'importance et cela explique que le premier tirage ait comporté jusqu'à 100 pages, alors qu'en moins de trente jours [illegible] de ce livre est épuisé et son [illegible] [illegible] [illegible]

Les reconnaitrez-vous ?...

Ces navires sont à identifier. Les documents, provenant du l'établissement cinématographique des armées sous lot été envoyés par M. Henri Le Masson, seront dus à l'effet de contact a, qui fait alors appel aux lecteurs du nos lecteurs, marins et anciens marins, pour reconnaître les bâtiments figurant sur les photographies.

Le premier à gauche en haut, est un chalutier photographié à Saint-Pierre et Miquelon.

Les trois autres chalutiers sont-ils ou ont-ils servi à la pêche dans la mer du Nord, observant à Dunkerque.

Eau sous pression pour petits navires

Un nouveau [illegible] mis par une société britannique pour les installations d'eau sous pression des petits bateaux [illegible] les [illegible] de [illegible] [illegible] [illegible]

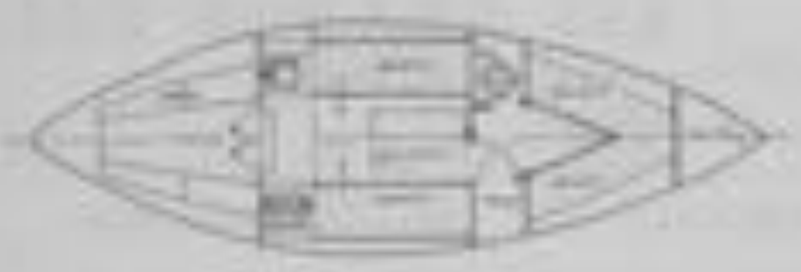
LA NAVIGATION DE PLAISANCE A LA PORTÉE DE TOUS

BATEAUX EN LOCATION

Pour faire du yachting, il n'est pas forcément besoin d'acheter un bateau.

Nous avons cité, au Salon nautique, international la possibilité de louer une vedette Bénéteau-Ducrot (4.8 construction) ou MARÉCHAL (1). Voici, brièvement, de ce type, la construction qui, actuellement à 1962, sont à la disposition du l'amateur.

Ce voilier, d'une longueur de 6,20 m, longueur 2,00 m, a un tirant d'eau de 1,70 m. Il comporte un bel ensemble de 1 mètre.



Deux couchettes doubles se trouvent dans la partie arrière pour le pilote. Il y a en outre deux couchettes simples dans la partie avant. Au total, cet ensemble (Mérélec) de 12 cm d'épaisseur. Les compartiments disposent de deux placards, d'une table rabattable en sandale, d'une cuisine avec deux feux en plastique (une bouteille de gaz pourrait être prévue), réservoir 100 litres, collage à la main) et d'un w.c. marin.

La surface de la voilure est de 35 m2 (trapèze à coulisse sur grand voile, deux arbres non monoflexion, gréement de 100 millimètres). Le bateau est équipé d'un moteur Yves Gélinier Canard 10.10 ch à deux cylindres. La consommation est de l'ordre de 4 litres à l'heure (3 litres seulement en croisière). Il est équipé d'un démarreur. Une pompe de cale à grand débit est actionnée par le moteur.

Quant au matériel de navigation, il comporte un compas et une ancre. Actuelle, type Amphibie et un compas de relèvement, un Bénéteau, une cigle Cras, deux cartes de la Méditerranée (Marseille-Saint-Raphaël et Saint-Raphaël-Menton) et les deux guides les complétant.

Pour le mouillage, un dispose de 40 mètres de chaîne de 8 mm et de 35 mètres en aplus de deux cordages de bouteille de 1000 mm, avec une pompe de gonflage électrique et un 3 cm Bernardin.

Une cuisine à sortie doit avoir de l'équipement.

Quant au matériel de cuisine, il comporte un réchaud deux feux (bouteilles de gaz 100 kilos), une glacière et tout le matériel nécessaire, depuis les vaisselles jusqu'à l'ustensile.

Un complément d'équipement est prévu pour le Canot et le Bordeaux.

Pendant maintenant un prix, étant de prix, l'avoir 12 mois, il faut compter par week-end (vendredi au lundi) : 200 F.

Il faudra à nous, pour semaine revient à 400 F, deux semaines 1 000 F, trois semaines 1 600 F et quatre semaines 2 000 F.

Pour les vacances de l'hiver (de 15 mars au 1 avril), le forfait coûte 800 F pour une semaine et 1 500 F pour les deux semaines.

En août, il faut compter :

— 500 F pour une semaine ;
— 1 000 F pour deux semaines ;
— 1 500 F pour trois semaines ;
— 2 000 F pour quatre semaines.

En juin :

— 1 000 F pour une semaine ;
— 1 500 F pour deux semaines.

En juillet :

— 1 000 F pour trois semaines ;
— 1 500 F pour quatre semaines.

En septembre :

— 1 000 F pour trois semaines ;
— 1 500 F pour quatre semaines.

En octobre, la première quinzaine revient à 1 000 F et la seconde à 1 500 F. Pour les vacances scolaires 1 000 F et pour les semaines 1 500 F.

Le règlement se fait de la façon suivante : 50 % du montant de la location à la réserve de bateau (cet acompte peut être réglé en deux versements égaux échelonnés). Le solde et une caution de 500 F sont réglés au moment de l'embarquement. Cet acte comprenant à la fois les agrès et l'assurance.

Les moteurs sont réglés au départ d'Antibes ou de Gruissan. Bateaux qui à Gruissan sont à la disposition du pilote au prix de 15 F la journée, 35 F la semaine, 60 F les deux semaines ou 100 F pour un mois.

(1) André Ducrot : Pavillon Lamartine, 18, rue de l'Amiral-Mouchez, Paris (14e), tél. 589-00-20.

La Merlin Alu Mougel, construction Paris.

La plaisance aux U.S.A.

[illegible] bateaux de plaisance sont actuellement recensés aux Etats-Unis. Les bateaux à moteurs hors-bord [illegible] largement en tête avec un total de [illegible] sur plus de la moitié du parc. Viennent ensuite les bateaux à moteurs intérieurs (à hélice et à turbine) et les voiliers, au total 500 000. Les voiliers pure sont au nombre de 100 000 (moins de 10 % de la totalité). Les canots, embarcations de service, pneumatiques, etc., 2 500 000.

Plus de la moitié de nos bateaux voyagent régulièrement, transportés sur 4 000 000 remorques.

L'infrastructure est à la hauteur des besoins publics, en plus des ports classiques, on compte pas moins de 4 000 marinas (ports artificiels créés pour les besoins des plaisanciers) mettant à leur disposition, en plus du mouillage, toutes les installations nécessaires à l'accueil des bateaux et au repos des équipages.

« GUIDE ADMINISTRATIF DU PLAISANCIER »

par Jacques VIDELE

officier d'administration de l'inscription maritime.

Cet ouvrage, complète [illegible] pratiques nécessaires de tous les problèmes qui préoccupent les plaisanciers, voile et moteur.

Pratique aux sportifs administrateurs, membres du Syndicat de la Presse Maritime, l'auteur est, depuis toujours, l'ami des plaisanciers et il n'est efforcé de faciliter leur tâche en répondant pour quelques qui se posent à l'occasion, des discours formalités à accomplir.

Que ce soit vis-à-vis de l'inscription maritime ou de la douane, les adoptions et les actes doivent se retrouver dans le dédale des textes administratifs sans, toutes manœuvres et sans perte de temps.

C'est là le tout condensé.

En vente chez l'auteur, 11, rue [illegible], Marseille. — 16, Rond Point, 13 F. Versement sur C.C.P. Marseille 500-48.

Constructions « en série » des navires en 1980 ?

Les études entreprises par l'Association internationale de recherches concernant les racines et l'influence du [illegible] mondial sur la construction navale montrent en effet les avantages de certaines lois économiques qui facilitent la construction en série des navires [illegible].

En 1980, on construirait, les bateaux par lots de vingt ou trente, et le navire construit en un seul exemplaire sera l'exception, prédit M. D. Brown, directeur de l'Association de recherches.

L'introduction des calculateurs est [illegible] le pays important du [illegible] Espagne. Il s'agit de construire quelque 600 000 pièces pour un Zaïre ou qui est un des plus gros [illegible] construits par l'homme. On en sait du plus en plus des calculateurs pour faire les plans des navires, et l'association de [illegible] de développer l'emploi des [illegible] automatiques pour transférer directement les données du calculateur aux robots [illegible] qui ne dépendent de la commande numérique et [illegible] des machines-outils.

Bénéficiant l'intérêt du la construction du bateau pour [illegible] d'entamer la plus grand nombre possible de [illegible]. M. Brown a dit que le technique [illegible] des [illegible] pour l'utilisation [illegible] plus avant 2000 [illegible] qu'un l'Amiral [illegible] et qu'un l'Amiral [illegible] [illegible], aux [illegible], aux [illegible] de bois et aux radios.

« COLS BLEUS »

Toutes les informations maritimes

LES MATH SANS PEINE

Les mathématiques sont à tort du monde pour tous ceux qui prétendent ne pas avoir une profondeur [illegible] par une méthode absolument [illegible] et complète des [illegible] mathématiques.

1 jour 10 au lieu [illegible]

Résultats rapides garantis ou remboursement. Fils, prêts [illegible]

ECOLE DES TECHNIQUES NOUVELLES (par correspondance)
30, rue de l'Hôpital, PARIS-13e

Veuillez m'envoyer sans frais et sans engagement votre notice n° 101

NOM, Prénom

ADRESSE

La Flotte de plaisance française

[illegible]

LA PRAIRIE

DEPARTEMENT NAUTISME

LE PREMIER CONSTRUCTEUR FRANÇAIS DE VENTES PRODUITS [illegible]

FLEURYFIBER

en polyester (Pelouse) de 1 à 1979 SULCIT, 500 unités à Rots, Rancie et vite complet, Nille (Suisse) et bâtre au Dunkerque. Avantages nos. Long. 4,74 m. Voilure large 13,25 m2.

PRIX départ usine T.D.C. 1.870 F

ESMCET

Catamaran polyester (Pelouse). Prototype de la classe (Champion de France 1963, 65, 66, 69 et 70). (A programme unique : de la haute compétition à la croisière côtière. Long. 5,10 m. Voilure large 15,20 m2.

PRIX départ usine T.L.C. 4.700 F

ESMCET JUNIOR

Catamaran

Long. 4,00 m. Voilure 12 m2

PRIX départ usine T.L.C. 3.250 F

ESMCET SENIOR

Classe B (J.F.R.V.)

Catamaran. Long. 6m

Voilure 17 m2 1.380 F

EEF Junior 3,3 m. départ usine T.L.C. 1.190 F

EEF 3,60 m. départ usine T.L.C. 1.595 F

CANOE 3,3 m. départ usine T.L.C. 795 F

Aquarelle, avec [illegible] 1.380 F

Documentation et renseignements :

LA PRAIRIE

DEPARTEMENT NAUTISME

16, L'ISLE D'ESPAGNAC

BATIMENTS EN CONSTRUCTION

(non compris les bâtiments du service, pontons, transformations, etc.)

CATÉGORIES ET TYPES	Nombre	Tonnage unitaire	Total
CONSTRUCTIONS NEUVES			
Frégate lance-missiles (FLE 80) « SUFFREN »	1	4.700	4.700
Frégate lance-missiles (FLE 81) « DUQUESNE »	1	4.700	4.700
Corvette « AUDIFFRET »	1	1.700	1.700
Aviso-escorteur « BALNY »	1	1.250	1.250
Aviso-escorteur type « DAYENNE »	1	750	750
Bâtiment de soutien logistique (BSL 3) « LOIRE » (version dragueur)	1	4.475	4.475
Transport ravitailleur de munitions (TRM 01) « AUSTERLITZ »	1	5.150	5.150
Aviso-escorte nucléaire lance-missiles type « RESOLUTE »	1	7.500	7.500
Transport de chalands de débarquement « ORAGE »	1	2.000	2.000
Bâtiment d'approvisionnement « RÉMY-PONCARÉ »	1	15.000	15.000
Engins de débarquement « EDIC »	1	800	800
TOTAL			MAIN T

LA FLOTT

au 1er j

TONNAGE TO
EN SERVICE

(340 150

Le « Duquesne » à la mer.

LES GRANDS BATIMEN

CATÉGORIES	NOMS	Mois d'entrée en service
Porte-avions	ARROMANCHES	[illegible]
	CLEMENCEAU	[illegible]
	FOCH	[illegible]
Porte-hélicoptères	JEANNE D'ARC	[illegible]
Croiseur	COLBERT	[illegible]
	DE GRASSE	[illegible]
Frégates lance-missiles	SUFFREN (FLE 80)	
	DUQUESNE (FLE 81)	

LES BATIMENTS ET CHALANDS DE DÉBARQUEMENT

CATÉGORIES	TYPE	Nombre	Tonnage unit. (kgs)	Arrivés ou en complément		Construction	
				Nombre	Tonn.	Nombre	Tonn.
Transport de chalands de débarquement	OUESSANT	1	[illegible]	1	[illegible]		
	FOUDRE	1	[illegible]	1	[illegible]		
	ORAGE	1	[illegible]			1	[illegible]
Bâtiment de débarquement de chars	Type L.S.T. GIRET	1	[illegible]	1	[illegible]		
	Type B.D.C. VERDUN	1	[illegible]	1	[illegible]		
Engins de débarquement lourds blindés et chars	EDIC	6	[illegible]	6	[illegible]	1	[illegible]
Chalands de débarquement	L.C.T. Type 4	4	[illegible]	4	[illegible]		
	L.C.T. Type 8	1	[illegible]	1	[illegible]		
Bâtiment [illegible] atelier	B.A.A.	1	[illegible]	1	[illegible]		
Bâtiment [illegible] magasin électronique	B.A.M.E.	1	[illegible]	1	[illegible]		
			Total		[illegible]		

LES SOUS

TYPE	Nombre	Tonnage unitaire	Arrivés ou en Rem
BOULAIN-BOUSSILLET	1	[illegible]	
NARVAL	8	[illegible]	
ARÉTHUSE	4	[illegible]	
DAPHNÉ	11	[illegible]	
S.M. expérimental GYMNOTE	1	[illegible]	
S.M. nucléaires lance-missiles Type REDOUTABLE	2	[illegible]	
		Tonnage	

LES PATROUILLEURS

CATÉGORIES	TYPE	Nombre	Tonnage unitaire	Arrivés ou en complément	
				Nombre	Tonnage
Vedettes côtières	P 701	8	70	8	[illegible]
Dragueurs	LA COMBATTANTE	1	[illegible]	1	[illegible]
				Total	[illegible]

TE FRANÇAISE
janvier 1967

DTAL DE LA FLOTTE
: 351 675 T.

T. au 1er janvier 1966)

NTS DE COMBAT

	Tonnage-type	Ton-kilo	Armés ou en complément	Réserve	Construction
		14.000	14.000		
	22.000		22.000		
	22.000		22.000		
	10.000		10.000		
	8.000		8.000		
	8.000		8.000		
					4.700
					4.700
Total			82.000		9.400

Le PLE y Diagonne x 4 aux tonnages

LES BATIMENTS AUXILIAIRES

CATEGORIE	TYPE	Nombre	Tonnage unitaire (Kgr)	Armés ou complétés: Nombre	Armés ou complétés: Tonnage	Construction: Nombre	Construction: Tonnage
Bâtiments d'application	DEFENDER	1	[illegible]	1	[illegible]		
	[illegible]	1	[illegible]	1	[illegible]		
	[illegible]	1	[illegible]	1	[illegible]		
	[illegible]	1	[illegible]	1	[illegible]	1	[illegible]
	[illegible]	1	[illegible]				
S.S.L.	[illegible]	1	[illegible]	1	[illegible]	1	[illegible]
Bâtiments-ateliers de plongeurs démineurs	[illegible]	1	[illegible]	1	[illegible]		
	[illegible]	1	[illegible]	1	[illegible]		
Bâtiment-base de S.M.	[illegible]	1	[illegible]	1	[illegible]		
Bâtiments hydrographes	BEAUTEMPS-BEAUPRE	1	[illegible]	1	[illegible]		
	PAUL-GOUPENT	1	[illegible]	1	[illegible]		
	LA BEDOYERE	1	[illegible]	1	[illegible]		
	DOUDART	1	[illegible]	1	[illegible]		
	[illegible]	1	[illegible]	1	[illegible]		
Tributaires rentabilisés d'occasion	LA RAONE	1	[illegible]	1	[illegible]		
Pétroliers	LAC-TONLE-SAP	1	[illegible]	1	[illegible]		
	ARRONDAUTE	1	[illegible]	1	[illegible]		
Transport rentabilisé de munitions	AUBERON	1	[illegible]			1	[illegible]
Bâtiment magasin	TARN	1	[illegible]	1	[illegible]		
Bâtiment-base	[illegible]	1	[illegible]	1	[illegible]		
	[illegible]	1	[illegible]	1	[illegible]		
	[illegible]	1	[illegible]	1	[illegible]		
	MAURIENNE	1	[illegible]	1	[illegible]		
Bâtiment météorologique	LA COQUILLE	1	[illegible]	1	[illegible]		
Pontons	LAC-CHAMBON	1	[illegible]	1	[illegible]		
	CHARENTE	1	[illegible]	1	[illegible]		
	VERDON	1	[illegible]	1	[illegible]		
	[illegible]	1	[illegible]	1	[illegible]		
Transports rentabilisés	BERRY (1)	1	[illegible]	1	[illegible]		
	SAINTONGE	1	[illegible]	1	[illegible]		
	GUYENNE	1	[illegible]	1	[illegible]		
(1) EX AUNIS (ex-BRIGNA-FACHI), achetés.			Total		[illegible]		

ESCORTEURS ET CORVETTE

CATEGORIE	TYPE	Nombre	Tonnage unitaire	Armés ou en complément: Nombre	Armés ou en complément: Tonnage	Réserve: Nombre	Réserve: Tonnage	Construction: Nombre	Construction: Tonnage
Escorteurs d'escadre (1)	T 47, T 53, T 60	17	[illegible]	17	[illegible]				
Corvette	ACONIT	1	[illegible]				5.700	1	[illegible]
Escorteurs rapides	E. 50, E. 51	19	[illegible]	19	[illegible]	1			
Escorteur	MALGACHE	1	[illegible]	1	[illegible]				
Aviso-escorteurs	CORMORAN-RIFFERE	9	[illegible]	9	[illegible]			1	[illegible]
Escorteurs côtiers	LE FOUGUEUX	16	[illegible]	16	[illegible]				
(1) DUPERREY, classé hélicoptère anti-sous-marin.			Total		[illegible]	[illegible]			[illegible]

S-MARINS

Armés ou complément: Nombre	Armés ou complément: Tonnage	Construction: Nombre	Construction: Tonnage	OBSERVATIONS
1	[illegible]			
1	[illegible]			
1	[illegible]			
1	[illegible]	1	[illegible]	
1	[illegible]			Armés en service actif
	[illegible]	1	[illegible]	

LES DRAGUEURS

CATEGORIE	TYPE	Nombre	Tonnage unitaire	Armés ou en complément: Nombre	Armés ou en complément: Tonnage	Réserve: Nombre	Réserve: Tonnage
Dragueurs océaniques	BERNEVAL	11	[illegible]	8	[illegible]	1	[illegible]
Dragueurs côtiers	[illegible]	44	[illegible]	15	[illegible]	11	[illegible]
	[illegible]	1	[illegible]	1	[illegible]		
	LA DUNKERQUE						
	[illegible]	4	[illegible]	4	[illegible]		
	[illegible]	15	[illegible]	15	[illegible]	11	[illegible]
	M.A.L. (1)	11	[illegible]	4	[illegible]	7	[illegible]
Balisseur	[illegible]	1	[illegible]	1	[illegible]		
(1) DUNQUERQUE, placés en M.A.R.			Total		[illegible]		[illegible]

A BREST

Le "Clemenceau" reprend la mer

Le porte-avions « Clemenceau » a repris l'eau le 19 janvier dernier, au terme d'une longue période au cours de laquelle il fut immobilisé à Brest pour y effectuer son premier grand carénage, depuis l'achèvement au service actif en novembre 1961. Tout au long de l'année 1961, Tout au long où un vaste chantier chenillait l'activité d'un équipage réduit à environ 500 hommes, et relâ de glorieuse mémoire d'un-vétéran de l'amiral et d'entreprises privées. Le volume des travaux mené réalisés est considérable car, outre les visites et réparations qui sont la raison d'être du tout grand carénage, de nombreuses et importantes modifications ont été effectuées pour améliorer l'aptitude opérationnelle du porte-avions. Elles ont particulier à divers aménagements des installations d'artillerie, la mise en service de l'aéroport tout temps PBR Crusader pourra en faire dans les meilleures conditions.

Au cours des dernières mois, l'effectif de l'équipage a été progressivement renforcé, on peut beaucoup des quelque 1.200 hommes actuellement embarqués, la sortie du 19 janvier marque, dans leur avenir ainsi d'un premier contact plutôt rude avec la vie à la mer. Mais, et nouvelle nouvelle il y a, il sera vite oublié dans l'activité excitante qui sera celle du « Clemenceau » jusqu'au mois de juin pour passer à bien le programme d'essais des divers matériels qui ont fait l'objet des travaux de grand carénage. De même, la curiosité suscitée par les premiers mouvements d'appareillage et de décollage de l'hélicoptère de bord sera vite beaucoup moins, au cours du mois de février, le porte-avions prendra à son compte exactes avec l'aide des flottilles embarquées. Alors sera tracée la première étape de son, tout cent actuelle au sein des unités opérationnelles.

A bord du « Kersaint »

Nous avons annoncé, dans notre dernier numéro que le vice-amiral Lebeau, commandant la Flotte d'escorteurs de l'Atlantique, avait fait savoir contre le capitaine de frégate de Castelbajac, commandant du « Kersaint ».

On voit sur notre photo le V.A. et le nouveau commandant du « Kersaint ».

Nouvelles brestoises

Lundi 22 janvier : l'amiral Evenou, commandant en chef de la Zone Ouest, a fait visite à l'amiral préfet maritime.

Mardi 23 janvier : l'adjoint-maître pilotes d'hydroplane maritime Dornier a fait une visite d'adieu à l'amiral.

Mercredi 24 janvier : le Vice-amiral d'escadre Barre des Boches a effectué un voyage d'information à Brest.

Jeudi 25 janvier : les E.N. le Fleuri, le Mousquetaire et le Gascon ont appareillé pour une croisière de l'Ouest-Atlantique.

Le bal de l'A. D. O. S. M.

Un nouvel appel du magnétiseur avec le bal de l'ADOSM pour leur le grand 1 décembre. A quelle ... 22 heures, au Cercle Naval de Brest, où l'on pourra admirer les beaux et ... ...

Les Sports

La Gendarmerie maritime disputera la finale du Championnat de tir de l'arrondissement de Brest

[illegible]

Gendarmerie Maritime, [illegible] Compagnie de Production et le Centre d'Instruction Naval participaient à cette compétition qui, cette année, était organisée selon le programme [illegible] Marine et les conditions [illegible] Compagnie de Production et mes [illegible] Marine [illegible] Compagnie de Production [illegible] Marine [illegible] Compagnie [illegible] Gendarmerie.

C.I.N.M. Cherbourg et son [illegible] C.I.N. gendarme Pacifique, [illegible] [illegible] [illegible] Sports Bretons du C.I.N.

Voici les résultats de la compétition :

Gendarmerie Maritime [illegible] :

1. Barrau, C.P., 171 points ; 2. Martin, C.P., 170 ; 3. Crapez, Gend., 168 ; 4. Blanco, Gend. ; 5. Dominici, C.P. ; 6. Le Bris, Gend. ; 7. Morvan, Gend. ; 8. Bernard, C.I.N. ; 9. Pilo, C.I.N. ; 10. Pasquet, C.I.N. ; 11. Chauvin, C.P. ; 12. Coulon, C.I.N.

Gendarmerie [illegible] :

1. C.I.N. Cherbourg, Gend. [illegible] points ; 2. C.N. Pacifique, Gend. 170 ; 3. C.I.N. Centre Bretagne, C.I.N. 165 ; 4. C.N. Toulon, Gend. C.P. ; 5. C.I.N. Toulon, C.P. ; 6. Bâtiment Rennard, C.I.N.

Classement par équipe :

1. Gendarmerie Maritime, 1111 points ; 2. Cie de Production, 1041 pts ; 3. C.I.N., 1.048 pts.

La compagnie de la gendarmerie disputera la finale du Championnat maritime le samedi 1 février 1963, au stand de tir de Poligny. Du reste, [illegible] qui participa le 23 février à Lorient, au championnat de la 1re Région maritime ; il a remporté les épreuves [illegible] du arrondissement de Lorient et de La Pallice, bouleversant cette fois, pour le premier lieu cette année, la Marine napoléonienne qui [illegible] le championnat national de tir. La compétition aura lieu à Lorient les 11 et 18 mars 1963.

Exploitation non rentable : le "Savannah" premier cargo atomique, sera désarmé en août

Le cargo à propulsion atomique « Savannah » va être désarmé au mois d'août prochain.

Premier cargo de ce type lancé en 1962, le « Savannah » commencé aux Etats-Unis, était exploité pour le compte d'une filiale de l'American Export International Lines.

L'administration maritime nationale indique que les objectifs qui ont présidé à la mise en chantier des navires ont été atteints. Elle précise d'autre part que l'exploitation du « Savannah » est n'est pas rentable.

A VOTRE SERVICE

LES MAGASINS Jean

LE GRAND MAGASIN DE NOUVEAUTÉS DE BREST
36, rue Jean-Jaurès

la MEUSE
ses bières fines

CHERBOURG

Le Corps des Officiers d'Administration de la Marine

Les officiers d'administration de la Marine constituent, sans contestation, un corps d'officiers de la Marine, le moins connu et cependant à l'intérieur de la Marine et notamment de la Marine marchande.

Cette méconnaissance provient principalement des fonctions confiées dans les services aux officiers d'administration, fonctions qui, généralement, les éloignent en dehors des relations directes entre marins et civils. Ceci ne signifie en aucune manière « rôle secondaire » mais, tel le rouleau compresseur, [illegible] de son bruit, l'officier d'administration trouve avec [illegible] de discrétion que d'efficacité.

Les officiers d'administration, dont la hiérarchie va du grade d'aspirant au 2e classe (analogue au nombre du 1er classe) à celui d'officier en chef (capitaine de frégate), sont chargés d'un ensemble complexe de fonctions administratives au sein des services directeurs (Commandants, Directeurs, Chefs [illegible]) et [illegible] (Inscrits maritimes). Ils sont appelés à servir successivement dans un [illegible] [illegible] [illegible]

A TOULON

De notre correspondant
J. MATHIEU

Le Groupe d'Études et de Recherches sous-marins met au point un matériel de plongée profonde

Le laboratoire d'expérimentation « Elie-Monnier » a réalisé récemment quelques mises à la mer, dont la dernière n'est, décidément un prélude d'importance de l'Ecole pratique de Recherches et d'Activités d'Hivernage.

Il s'agissait d'expérimenter un matériel et un équipement de plongée opérationnelle modernes, répondant aux besoins de la Marine nationale et de l'infanterie française.

Un pas en avant vient d'être accompli, puisque grâce au matériel nouveau qui a été mis au secret, il sera possible à deux plongeurs de travailler par plus de 100 mètres de profondeur en tout lieu du globe, continuellement, dans des conditions de sécurité et avec une autonomie beaucoup plus grande que jusqu'à présent.

Le capitaine de frégate Barry, [illegible] le C.E.E.S., a déclaré à ce sujet :

« Encore à leurs débuts, malgré de fondamentaux progrès, l'exploration et l'exploitation sous-marines doivent actuellement se limiter aux abords des plateaux continentaux qui s'étendent, plus ou moins loin du rivage jusqu'à des profondeurs de l'ordre de 200 mètres. Ainsi sont apparus des programmes de conquête essentiellement par des moyens divers (bathyscaphes, machines-robots). Mais le champ d'action de ces machines reste très limité sans une participation active de direction, sûreté et réparation immédiate. D'où l'apparition de la tranche profonde, c'est-à-dire le plongée au-delà de 70 mètres.

« Pourtant, de nombreux obstacles s'opposent à la vie en profondeur : narcose des grandes fonds, refroidissement rapide, saturation du corps en gaz inerte ».

Les plongeurs étaient donc d'abord exclusivement « agrégations » et de plongeurs scaphandriers en activité du pavé.

Brièvement, rappelons que l'on a réussi à repousser la profondeur d'apparition de la narcose grâce à l'utilisation de l'hélium comme diluant de l'oxygène. En outre, des recherches spéciales limitent les effets du froid.

Cependant, comme on le fait remarquer au C.E.E.S., « ce qui subsiste la saturation du corps prolongée à grande profondeur impose des temps de décompression incompressibles, tout aussi longs avec de l'hélium qu'avec de l'azote. Bénéfice : la durée du travail quotidien d'un plongeur en trouve de ce fait considérablement réduite ».

C'est par conséquent un problème capital qui est à résoudre.

Malheureusement, l'opinion a été fortement frappée par le scénario « cinéma » spectaculaire des machines sous la mer.

Mais il est un fait que cet outilage est, au champ d'exploitation limité. Quant aux appareils à circuit ouvert, leur autonomie est limitée.

En conséquence, si l'on veut poursuivre nos programmes de recherche sous la mer, le Groupe d'Etudes et de Recherches Sous-Marines a conçu un programme de plongée profonde et qui sera son prolongement dans le secteur industriel.

A la vérité, c'est un nouveau pas qu'il vient d'opérer. Il comporte une capsule destinée à accueillir les plongeurs en haut et un matériel de plongée dont les caractéristiques sont les suivantes : l'homme est muni d'un double détendeur (oxygène et classique) et d'un appareil respiratoire lui permettant une grande autonomie.

Outre l'un et l'autre, il peut effectuer un travail manuel prolongé.

Prise de commandement

[illegible]

A l'Académie du Var

La réception de M. Joubert Commissaire Principal de la Marine et Archéologue

La cérémonie de la réception [illegible] du commissaire principal Joubert, spécialiste archéologique, à l'Académie du Var a eu lieu le 30 janvier.

A cette occasion, le général [illegible] a prononcé un remarquable discours. Après les remerciements d'usage, il rappelle brièvement à son prédécesseur les titres de l'Académie, le [illegible] général Pinard, [illegible] du fait de ses occupations à Paris, [illegible] ; M. Lacoste et le commandant Darte.

Puis il aborde le thème de son discours, à savoir : « La grandeur révolution économique du monde » car il fait savoir qu'il est commandant Joubert, de recherches, dans les domaines archéologiques, des [illegible] et des justifications de l'évolution économique des peuples, ce qui confère un [illegible] supplémentaire à l'archéologie.

Il appartenait au commandant Chomel, de répondre au commissaire principal Joubert. Il le fit magistralement en montrant que les activités professionnelles et archéologiques se complétaient harmonieusement chez M. Joubert.

« Cet activité d'archéologue, [illegible] et la Marine a toujours facilité vos travaux d'archéologie — [illegible] de Kios découverte au Tyrrhée qui des [illegible] Jackson 88 — etc. »

Dans sa conclusion, le commandant Chomel déclare :

« Pour ces toute dévoué du vieux vieux calme, je dis à l'archéologue, à l'homme-public, et aussi qui aimés, au nom de toute l'Académie du Var : Vive pour long mais grandes carrière ».

Les deux discours lyriques, vivement applaudis par le public des grands jours de l'Académie du Var parlent mieux de pouvoir [illegible] de [illegible] de notre ville, des [illegible] de la [illegible].

Hommage à la mémoire du commandant Emmanuel DAVIN

L'association [illegible] du Var, sous [illegible] du professeur [illegible], de l'Université, a donné le nom de notre regretté collègue [illegible] et, le commandant Emmanuel Darte, à sa salle de conférence.

Après une [illegible] dans [illegible] de la carrière de [illegible], d'ingénieur et d'[illegible] du commandant, le [illegible] a rendu hommage à Mme Darte, compagne, [illegible] et collaboratrice, en [illegible] à son deuil.

L'assistance, [illegible], s'est ensuite vivement [illegible] la plaque du marbre sur laquelle a été gravé le nom d'Emmanuel Darte, avec son [illegible] d'ingénieur principal de la marine.

Parmi les personnalités présentes, on notait le C.A. Mathieu et le C.V. Bouchet, chef du cabinet du [illegible] Lattre et représentant le préfet maritime ; le [illegible] Joubert, archiviste des Amis du Vieux Toulon ; le professeur Gagnebet ; Mme Marmorat, maire du canal de Gréoux le chanoine Bellet, archiprêtre de la cathédrale ; M. [illegible] de La Valette ; le général [illegible] ; le commandant [illegible] ; le commandant Chomel ; M. [illegible] ; M. Pranzi, secrétaire général adjoint de la Chambre de commerce ; M. Robella, [illegible], etc.

AUBIBERT & REGIN
DÉMÉNAGEMENTS
GARDE-MEUBLES
[illegible]
Agréé par la [illegible]

« PARFUMERIE »
« PIERRETTE »
« Toujours à votre disposition pour vos cadeaux de Noël »
« Vos bonbons préférés »
[illegible]

OPÉRA DE TOULON
RECEVIL - ANNIE CORDY
OUAH ! OUAH !

Les reconnaissez-vous ?...

Cette mélange polychrome — extrait d'archives encore confidentielles — représente le 4e Division d'Escorteurs d'Escadre avec les partie de ses moyens aériens, en détachant à l'arrière le porte-aéronefs « Foch » qui manque malheureusement le nouveau (branche technique) « Du Chaxe ».

Au premier plan, séparés par les cylindres indentifiés du (à mais ennemis), on reconnaît les silhouettes (soulèvent) du « Forbin » et du « La Bourdonnais » qui ont reçu leur [illegible] opérationnelle spéciale. Un deux escorteurs d'escadre (cette dernière, rentre en Méditerranée, n'a pas été figurée par l'artiste) sont en pleine action [illegible] que leurs vaillants équipages [illegible] et l'effort de leur bord dans [illegible] : « RIEN N'EST QUE MAL PERLEFE... ».

NANTES

De notre correspondant particulier

Le commandant GUENA commandeur du Mérite National

Dans sa dernière promotion du Mérite national, nous venons de nommer le commandant GUENA, commandeur du grade du commandeur du professeur du 2e classe Joseph Guéna, directeur du l'Ecole nationale de navigation de la marine marchande de Nantes.

Né à Tarbes de parents bigourdans, M. Guéna était ingénieur mécanicien principal de la marine en 1941 lorsqu'il fut détaché au ministère trois cadre à l'Ecole de Tarbes avant d'entrer en 1949 dans le corps permanent de la marine. Il fut le premier professeur mécanicien navigant à la Grande Ecole de la marine marchande dont tous les rôles mécaniques actuelles lui sont personnellement parvenus de lui et de son affabilité le meilleur souvenir.

Au Havre, le commandant Guéna va créer à Nantes des cours spéciaux pour les officiers mécaniciens. Il fut le premier à former les cours de perfectionnement pour les C.L.C. destinés à être lauréates, premiers officiers mécaniciens de 1re classe.

Ancien élève de l'Ecole des ingénieurs mécaniciens (1924-1926), le commandant Guéna est officier de la Légion d'honneur depuis 1947, croix de guerre 1939-45, officier du Mérite maritime et de l'Instruction publique, sont que de nombreuses décorations.

Il a reçu la croix « Cote Nord » adresse ses sincères félicitations.

A Air-Inter

A l'occasion de l'inauguration officielle de la liaison régulière d'Air Inter pour l'Orient, le général P. Bidard, président-directeur général d'Air Inter, a donné une réception le 19 janvier dans les salons de l'Hôtel Central à Nantes.

Au cours de cette journée nantaise, le réseau aérien intérieur d'Air Inter a développé d'une façon remarquable et la ville de Nantes est devenue la plaque tournante du trafic. 40.000 passagers ont emprunté la ligne Paris-Orly-Nantes en 1968, en augmentation de plus de 20 % sur 1967. La transversale la plus active en dehors de Nantes est la ligne Nantes-Lyon, avec 20.000 passagers transportés en 1968.

Ce développement rapide rappelle aux décentralisations de la Compagnie des Inter a vu, à Nantes, une délégation régionale, sous M. Jean Lapeyrère, dirigée par l'ancien M. Dougnac.

Une drague pour le Cambodge

Lancée par les Ateliers et Chantiers de Nantes (Bretagne) depuis la société Financière et Industrielle des Chantiers de Bretagne, le 31 août 1968, la drague cambodgienne « Kaldé-Ripha » sera livrée dans un mois une première puisque, elle est mise en mise effectuée et vraisemblablement, elle appareillera directement pour le port royal de Sihanoukville au Cambodge.

Elle est d'abord destinée à un pays où les crimes maritimes y abondent.

Il s'agit d'un bâtiment de 47 m 20 de long, 12 m 20 de large, 4 m 64 tirant d'eau, propulsé par deux moteurs de 1.200 CV chacun lui assurant une vitesse de 12 noeuds.

Automatique et pouvant pompe-refoulement, elle est équipée d'un désagrégateur. Elle peut aspirer le sable au la vase à 18 mètres à la cadence de 1.000 m3 à l'heure. Elle peut ensuite les terrasser et les évacuer à une à 1.000 m de distance à raison de 1.000 m3 à l'heure.

Un ouvrage du vaste-monde spécialisé français calculera la drague à destination et vaut, lors, des mois en mission à Sihanoukville, pour 2 temps pendant ce temps un équipage cambodgien.

Remorqueurs neufs pour le port autonome

Les Chantiers Arnaud, d'Antibes, ont livré le 18 janvier le premier des trois remorqueurs pour les services intérieurs des Ports et Chantiers du port autonome Nantes-Saint-Nazaire.

Il s'agit du « R-20 » et « Vivant » remorqueurs jumeaux du « P-18 » et « Atlantique », 400 de moteur, et du « R-22 » et « Cocotte », livrable dans cinq mois. Ces remorqueurs ont 27 m de long, 8,70 m de large, 3 m de tirant d'eau. Il est doté d'un moteur de 900 CV et de tous les appareils de navigation modernes. Ils consommeront 4 m3 contre au gasoil au barrage Lariche, du Nantes, et son chef spécialiste est M. Monnier, également de Nantes.

« Navires et Images de l'Aventure »

Sous ce titre, une exposition vient intéressante a été présentée à la salle dorée à la galerie Lapin, rue du Bât-Lauzé, par Yvonne de Wismes.

Ancien de Wismes est Nantais et en 1935, diplômé de l'une des plus anciennes familles d'Arcis, arrêté en 1943 par la Gestapo et emprisonné, chercher de Mitte, historien, romancier et peintre de marine, a doté de Chatel Contributeurs du de mer, Journal de la mer, Chasse de Saffren, ont Paroxy, Cahier de Pierre, et « Olivier ». Il est l'auteur d'une Histoire de la Marine nantaise, de deux romans : Cinq de mer (prix Marc Elder), Lorient, d'hostes (prix Pierre Mac Orlan) et suivi de Jean paradis, Jean Bart et le pavire de course, etc.

Les toiles qu'il présente, généralement inspirées des batailles navales de jadis, des pirates et frégates du temps de la voile, leurs mâts de bottes nombreux qui remplissent les superbes amateurs des voiliers, trouvent commentaires et constituent sujets de cette exposée présentation.

Notre photo représente une des toiles exposées.

A LORIENT

De notre correspondant particulier

Exercices franco-britanniques

Comme nous l'avons annoncé les manœuvres britanniques « Atlantique » et « Opaque » ont fait escale deux jours à Lorient.

Ces deux manœuvres ont permis à des navires français britanniques. Du côté français « Tourville » avec manœuvre française « Marsouin », « Bizerte » et « Dixmude » pour pouvoir ensemble leur entraînement dans le cadre de l'escadre du Ier arrondissement maritime du 23 janvier. Ces manœuvres étaient dirigées par le commandant de la

P. Dandrille du sous-marine à Lorient, prévues pour tester la fonctionnée et l'attaque par des sous-marines d'abordage en Lorient ou en atlantique entre la Bretagne et une côte d'Espagne. Les avions ASM basés à Lann-Bihoué (antiétiques) avec les sous-marins. Dans une phase finale, placée sous la direction du commandant de l'escadre de l'Atlantique, les escortes de cette force navale, à tout leur en action. Seule les sous-marins « Aldebaran » et « Opaque » rentrèrent Lorient.

Un parachutage réussi à l'Ile de Sein

Dans la matinée du 24 janvier, le parachutiste spécialiste de la Préfecture du Quimper, démontrait le concours de l'aéronautique parachutiste du Lann-Bihoué pour effectuer un parachutage urgent de matériel médical à l'île de Sein. Il s'agissait d'un ventilateur de pour hyperbare pour lutter à assurer un taux du un taux minimal de bonnes.

Cette opération présentait quelques difficultés : il convenait d'abord de trouver le matériel, pour conditionner un conteneur de Dorlone et matériel médicaux du sous et sous protection, les parachutages, l'utilisation des hélicoptères, enfin et surtout, n'étant pas possible de nuit.

La réunion fut tenue par l'hôpital Maritime de Lorient, le matériel conditionné par le S.A.M. de Lann-Bihoué et Chef Cerling d'Alerte SAM de la 20 F qui effectue cette opération à 22 h 27.

L'opérateur, un Dupuyen, chef de Saint L.V. Harry, réussissant le parachutage, en effectuant son passage à 300 pieds, à considérer d'habitation, opérations particulièrement difficile de nuit, pour un Dupuyen, à 22 h 30 le commandant était informé que un tout.

LES SPORTS

FOOTBALL

J.G. FAN bat F.A.J. par 4 à 3 en match amical.

« Saffran » et Olympique Marseille et Portugais Port, match nul 1 à 1, en match amical.

BASKET-BALL

22 F bat P.P., par 88 à 44 (amical).

R.A.S. bat « Saffran » par 90 à 41 (Championnat Marine).

VOLLEY-BALL

« Saffran » bat C.P. par 3 à 2 (Championnat d'arrondissement).

Gendarmerie Marine bat « Rapp » par 3 à 1 (Champ. d'arr.).

R.A.S. bat F.A.J. par 3 à 0 (Championnat Marine).

RUGBY-BALL

« Saffran » bat F.A.J. par 21 à 16 (en match amical).

« Rapp » et D.P. font match nul, 11 à 11 en Championnat d'arrondissement.

Ameublement PERCEBOIS et Cie
LORIENT - Tél. 64-10-18
Succ. : LORIENT
Chambres de toutes provenances
MARTINIQUE — PARIS-CDC

Meubles et rayonnages métalliques STRAFOR
Agent régional exclusif M. BAILLE
28, Boul. Maréchal Leclerc - LORIENT - Tél. : 64-10-31

DEMENAGEMENTS - GARDE-MEUBLES
Les Fils de A. FLAGEUL
LORIENT
87, boul. Cambon-Dumanoir
Tél. : 64-03-38
LANDIVISIAU
7, Allée de la Croix
Le déménagement des voitures familiales et les Cars qui transite régulièrement par notre agence.

« COLS BLEUS »
ABONNEZ-VOUS !
Faites abonner vos amis...

MONITEUR DE LA FLOTTE

N° [illegible]

[illegible] FÉVRIER [illegible]

AFFECTATIONS

Officiers de Marine

CAPITAINES DE VAISSEAU

[illegible]

LIEUTENANTS DE VAISSEAU

[illegible]

ENSEIGNES DE VAISSEAU DE 1re CLASSE DE RÉSERVE

[illegible]

ENSEIGNES DE VAISSEAU DE 2e CLASSE DE RÉSERVE

[illegible]

AUMÔNIER DE RÉSERVE

[illegible]

ELÈVE OFFICIER DE RÉSERVE

[illegible]

Officiers des Equipages de la Flotte

OFFICIER DE 1re CLASSE

[illegible]

Officiers mariniers

MAÎTRES PRINCIPAUX

[illegible]

PREMIERS MAÎTRES

[illegible]

MAÎTRES

[illegible]

QUARTIERS-MAÎTRES

[illegible]

SECONDS-MAÎTRES

[illegible]

QUARTIERS-MAÎTRES SPÉCIALISTES

[illegible]

Aéronautique navale

PREMIERS-MAÎTRES

[illegible]

MAÎTRES

[illegible]

SECONDS-MAÎTRES

[illegible]

QUARTIERS-MAÎTRES

[illegible]

ERRATUM

[illegible]

Désignations pour campagne

PREMIERS MAÎTRES

[illegible]

MAÎTRES

[illegible]

SECONDS MAÎTRES

[illegible]

Préparation par correspondance des Ecoles de Maistrance

[illegible]

ÉCOLE D'ÉTUDES MILITAIRES, AÉRONAUTIQUES ET NAVALES

[illegible]

OU SONT NOS BATIMENTS

■ Ont appareillé de :

TOULON : le croiseur « Colbert » vers [illegible] le 27 janvier.

MERS-EL-KEBIR : le B.M. « Antiope » vers Las Palmas le 27 janvier.

NÂMAC : le dragueur « Alidade » vers Dunkerque le 27 janvier.

BREST : le dragueur « La Lorientaise » vers Fécamp le 27 janvier.

DUNKERQUE : le dragueur « La Dombrigoise » vers Fécamp le 27 janvier.

BREST : le remorqueur « Intrépide » vers Cherbourg le 28 janvier.

TRÉGUIER : le dragueur « Alidade » vers Grand Turk le 29 janvier.

■ Sont arrivés à :

BREST : les dragueurs « Fécamp », « Minerve », « Sidonie », « Amiens », du Levant le 27 janvier. Le P.A. « Fécib » le 28 janvier.

LORIENT : l'A.E. « Commandant-Duay » du Brest. L'A.E. « Commandant-Bouvet » et le DCC « Sidonie » d'Amiens le 27 janvier. Le remorqueur « Mamouth » le 28 janvier.

TOULON : les B.E. « Vauquelin », « La Galissonnière », « Chamarande », le P.A. « Arromanches » le pétrolier « La Seine », les B.M. « Ajaccio », « Antiope », le B.E. « Bouvet » des Iles d'Hyères le 27 janvier. L'E.E. « Tarn », les B.E. « La Galissonnière », « La Lorraine », les B.M. « Doris », « Aquitaine », d'Amérique le 28 janvier.

CHERBOURG : le DDC « Tricon » de Dakar. Les dragueurs « Boulogne », « Lorette », « Maréchale », « Glycine », les B.E. « La Bourdonnaye », « Le Fleuret », « La Gracieuse » du Brest le 28 janvier. Les dragueurs « Vaga », « Algol », d'Amérique. Le remorqueur « Intrépide » du Brest le 29 janvier.

FORT-DE-FRANCE : l'E.E. « Guépratte » du Brest le 28 janvier.

LA CROISIÈRE DE L'ÉCOLE D'APPLICATION

VALPARAISO

(suite et fin)

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Le mainmast a dû « céder ». On reconnaît de gauche à droite, les maîtres Charles, Tessier, Chollet, Bouillet, Perron, le premier maître Portier, les maîtres Philippe, Bourdin, Guinot et Bellanc.

ST-JUNIEN

(Suite de la page 14.)

[illegible]

POITIERS

[illegible]

CHARTREUSE-GUTERS

[illegible]

REIMS

[illegible]

BLOIS

[illegible]

PETITES ANNONCES

[illegible]

MELANIE CHAUFF.
ELECTRICIEN
EL-MELANICIEN

C. S. F.
ELECTRICIENS
FRAISEURS P2
MONTEURS-CABLEURS
TOLIERS P3
SERRURIERS P3

C.S.F.
INGENIEURS
GDES ECOLES

OUTRE-MER

Cie FRANCAISE DE DIFFUSION
GAIN MINIMUM 1800 FRANCS

INDUSTRIE ALIMENTATION ANIMALE
DIRECTEUR USINE
FONCTIONS :
QUALITES :
B.A.C.

C. S. F.
POUR SES LABORATOIRES D'ÉTUDES ET DE RECHERCHES
AGENTS TECHNIQUES ÉLECTRONICIENS
1er et 2e échelon

COLS BLEUS

LA RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

la gazette des anciens marins

ET DE TOUTES NOS AMICALES

SE RECONNAITRONT-ILS ?

A bord du croiseur « Emile-Bertin », en juin 1935. A gauche, l'amiral de croiseur Bérard. Cette photo appartient à la collection de M. Henri Le Masson.

LES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

ST-JUNIEN

L'ASSEMBLÉE générale des anciens Gars de Saint-Junien s'est déroulée au siège de l'Amicale.

La séance a pu commencer à 10 h 30 [illegible] et a pu se dérouler [illegible] dans une ambiance [illegible] [illegible] M. Martin, maire [illegible] d'Honneur, en remerciant [illegible] [illegible] M. Martin, [illegible] [illegible] l'Amicale [illegible] [illegible] [illegible]