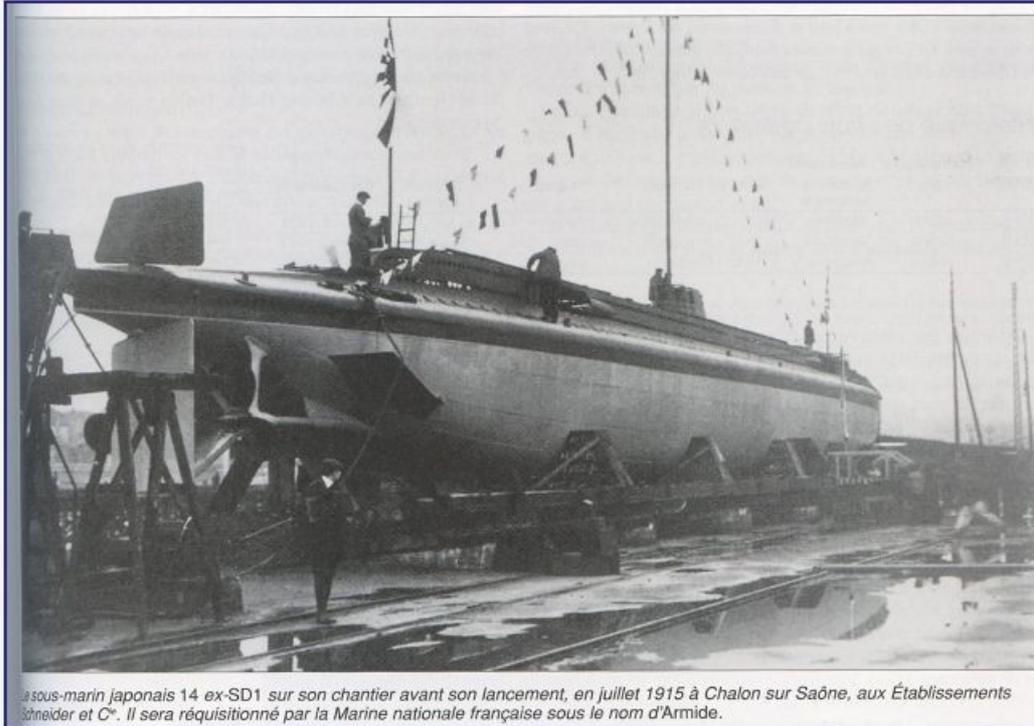


## Rapports sur le sous marin Armide et sur l'expérimentation de 1917

Le japonais **14 ex-SD 1**, encore sur cale, futur **Armide** :



Le sous-marin japonais 14 ex-SD1 sur son chantier avant son lancement, en juillet 1915 à Chalon sur Saône, aux Établissements Schneider et C<sup>o</sup>. Il sera réquisitionné par la Marine nationale française sous le nom d'Armide.

Source :

*L'odyssée technique et humaine du sous-marin en France, Tome II, de Gérard Garier*

### **ARMIDE - Sous-marin type Armide (1916 - 1933)**

*Chantier : Schneider, Chalons-sur-Saône. Commencé : 1912 ; Mis à flot : 11/11/1913 ; En service : 25/06/1916 ; Retiré : 18/05/1933.*

*Caractéristiques : 458 t ; 2200 cv ; 56,75 x 6,44 x 3,129 m ; Plans Laubeuf ; 675t.pl ; 2 moteurs électriques 800cv ; 2 diesel 1100cv ; VI.TLT.450(VIII.torpilleurs450.mle.1906 + I.37 +*

*I.mitrailleuses.mle.1907.St-Etienne.*

Observations : SD1 ; Construit pour la Marine japonaise ;

3/8/1915 : Réquisitionné sur cale par la France ; 10/8/1915 : De

Chalons-sur-Saone pour Toulon par le Rhône ;

14/8/1915 → ARMIDE ; 20/8/1915 : Armé pour essais ;

14/11/1915 : Date du marché ; 7/6/1916 : Date de la recette ;

25/6/1916 : Clôture d'armement ; 1917 : 1ère escadrille de sous-

marins à Brindisi ; 6/1918 : Moudros ; 1921-23 : Flottille Algéro-

Tunisienne ; 18/5/1933 : Condamné ; 24/7/1935 : Remis aux

Domaines ; 27/8/1935 : Rayé ; 15/2/1936 : Vendu pour

démolition à MM. Boccara-Scalabrino de Tunis.

En mars 1917, le sous-marin **Armide** était commandé par le lieutenant de vaisseau **DELÈGUE** ; il appartenait alors à la 3e Escadrille de sous-marins de la 1re Armée navale (S.G.A. « Mémoire des hommes », *Journaux des unités*, Cote SS Y 30).

#### DELÈGUE Jean Marie Michel

Né le 24 mars 1881 à La ROCHELLE (Charente-Maritime) - Décédé.  
Entre dans la Marine en 1899, Aspirant le 5 octobre 1902. Au 1er janvier 1903, sur le croiseur "CHÂTEAURENAULT", Escadre d'Extrême-Orient (Alfred POIDLOÛE, Cdt). Au 1er janvier 1904, sur le croiseur "CHÂTEAURENAULT", Escadre d'Extrême-Orient (Cdt Alfred POIDLOÛE). Enseigne de vaisseau le 5 octobre 1904. Au 1er janvier 1906, sur le croiseur cuirassé "CONDE", Escadre de Méditerranée (Cdt Charles RIHOUE). Au 1er janvier 1908 (affectation du 20 février 1907), Second sur le contre-torpilleur "PIQUE", Division navale de l'ALGÉRIE (Cdt Charles MARTEL). Au 1er janvier 1909, port TOULON. Le 1er juillet 1910, Second du sous-marin "GAY-LUSSAC", Station des sous-marins de TOULON (Émile STUTZ, Cdt). Idem au 1er janvier 1912. **Lieutenant de vaisseau** le 31 janvier 1912. Chevalier de la Légion d'Honneur. Le 1er octobre 1913, Commandant le sous-marin "COULOMB", affecté à la 2ème escadrille de sous-marins de la 1ère Armée navale basée à BIZERTE au 1er janvier 1914. Il est cité à l'ordre de l'Armée navale en 1915: "*Commandant le sous-marin COULOMB. A montré constamment les plus brillantes qualités de commandant de sous-marin, en particulier le 11 mars où il a trainé pendant plusieurs milles, sous le feu des batteries et d'embarcations turques, une mine dont l'orin s'était engagé dans son gouvernail avant.*". Promu Officier de la Légion d'Honneur. Croix de guerre. **En mars 1917, Commandant le sous-marin "ARMIDE" (cf rapports d'entraînements), 3ème Escadrille de sous-marins, 1ère Armée navale.** Au 1er janvier 1918, port TOULON. --- **Capitaine de corvette** le 23 avril 1920. Au 1er janvier 1921, Commandant le "MAGON", 7ème Escadrille de dragage, Escadre de Méditerranée.



#### De BELOT Félix Hubert Raymond

Né le 28 octobre 1889 à ALGER; ALGÉRIE - Décédé le 28 février 1978 à DAX (Landes).  
Entre dans la Marine en 1908, **Enseigne de vaisseau de 2ème classe** le 5 octobre 1911; port CHERBOURG. Au 1er janvier 1912, sur le croiseur cuirassé "MARSEILLAISE", Division légère, 3ème Escadre (Cdt Marie De la ROCHE-KÉRANDRAON).  
Il passe ensuite sur le contre-torpilleur "BÉLIER", Escadre de l'Atlantique. **Enseigne de vaisseau de 1ère classe** le 5 octobre 1913. Il passe sur le "CASSARD" puis au 1er janvier 1914, sur le croiseur "DU-CHAYLA", Division navale du MAROC (Cdt Prosper SIMON). **En octobre 1915, en service à la station sous-marins de TOULON, Second de l' "ARMIDE" puis du "GORGONE"**. En novembre 1917, Officier électricien sur le "COMMANDANT-LUCAS". **Lieutenant de vaisseau** le 14 août 1918. Il est affecté sur la "MARSEILLAISE", Escadre de l'Atlantique. Puis, en instruction à l'École des torpilles à TOULON. Officier breveté Torpilleur. En 1919-1920, sur l' "AMIRAL-TRÉHOUART" puis le "PATRIE". Au 1er janvier 1921, Commandant le sous-marin "JEAN-CORRE", Escadrille de sous-marins de BIZERTE; inscrit au tableau de concours de la Légion d'Honneur. --- Ultérieurement **Contre-Amiral** en mai 1942. Il quitte le service actif en mai 1944.  
*Auteur d'ouvrages historiques dont : "Le désastre de Pearl Harbour, l'Escadre du sacrifice"; "La Marine française pendant la campagne 1939-1940", "La Mer dans un conflit futur", "La Puissance navale dans l'histoire (1914-1959)", "La Méditerranée et le Destin de l'Europe"; 3 volumes consacré à la guerre aéronavale.*

SS Y 30

1915-1919

Armide, sous-marin : rapports d'entraînement du 30/05/1916 au 28/02/1918, lettre du 29/09/1917.

Argenfels, transport : journaux de bord du 15/03/1915 au 31/03/1919, journaux de navigation du 10/09/1915 au 23/06/1916 et du 08/04/1915 au 15/02/1917.

1915-1919



[Consulter les images](#)

1<sup>re</sup> ARMÉE NAVALE

3<sup>e</sup> Escadrille de Sous-Marins

Commandant

NOTE DE SERVICE

le 16 Mars 1917

Y

7.  
N<sup>o</sup> 27  
24 MARS 1917  
8866

Le Capitaine de Frégate TRUBERT

Commandant à Monsieur Le Contre Amiral

Chef d'Etat Major d'Armée.

OBJET

et d'entraînement  
"ARMIDE".

*la destination  
a été indiquée  
au C.E.M.*

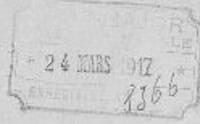
J'ai l'honneur de vous adresser un exemplaire  
du rapport d'entraînement de l'"ARMIDE": deux exem-  
plaires ont été envoyés à la Préfecture Maritime  
de Toulon pour transmission au Ministre et au Pré-  
sident de la C.E.P.S.M.

Cet exemplaire contient:

- I Rapport d'entraînement
- I Rapport médical.
- I Rapport sur l'essai de T.S.F.
- I Copie du rapport adressé au Major Général à  
l'issue des travaux.
- I Rapport sur le fonctionnement de l'oxylithe.
- I Rapport sur le tir des torpilles à faible  
immersion.
- I Rapport sur le remorquage en plongée.
- I Rapport sur la navigation en flottabilité  
réduite.

1<sup>ère</sup> ARMÉE NAVALE.

3<sup>ème</sup> ESCADRILLE DE  
SOUS-MARINS.



SOUS-MARIN "ARMIDE"

-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-

RAPPORT d' ENTRAÎNEMENT.

1<sup>ère</sup> ARMÉE NAVALE

3<sup>ème</sup> ESCADRILLE DE SOUS-MARINS

Le caractère soutenu de la batterie et les expériences faites en cours de plongée, imposent pour la marche en plongée, la fermeture absolue de la Batterie (Voir rapport médical).

Il en résulte pour l'équipage une gêne qu'il a pu supporter facilement à cette saison. —

Il sera intéressant de se rendre compte du degré de la fatigue des hommes pour des plongées de 12 heures et au-dessus, effectuées à la période chaude de l'année.

Dans tous les cas, il devra être fait usage de l'oxygène.

Toulon le 24 Mars 1917

Le Capitaine de Frégate, Commandant

*[Signature]*

1ère ARMÉE NAVALE  
3ème Escadrille de S/Marins.

Toulon, le 9 Mars 1917.

2/1

Le Médecin de 1ère Classe DUFOURT, Médecin  
Major des Sous-marins de Toulon,  
à Monsieur le Capitaine de frégate, Commandant  
la 3ème escadrille de Sous-Marins de Toulon,

Commandant,

EST NAVALE  
MARSEILLE  
24 MARS 1917  
8866

J'ai l'honneur de vous communiquer les résultats des expériences faites sur l'"ARMIDE" les 1er 10, 12, 19 et 27 février dernier, conformément aux instructions du télégramme 3215 du 2 février 1917.

Trois hommes de constitution physique moyenne ont été choisis à cet effet, le premier, le matelot torpilleur CORRIOU du poste AV. le second, le matelot mécanicien Wit du compartiment des moteurs Diesel et le 3ème, le quartier maître timonier SEYROL-LES du poste central. Ce dernier fait partie de l'équipage de l'"ARMIDE" depuis le 10 Mai 1916; il avait été lors des accidents d'intoxication survenus à Brindisi, assez fortement indisposé (un examen du sang auquel nous avons procédé le 7 Novembre 1916 nous avait permis de constater que le nombre de ses globules rouges était tombé à 3.960.000).

Les deux premiers s'ont embarqués que depuis le retour du bâtiment à Toulon.

Nous avons également fait porter nos recherches sur des animaux placés dans différentes parties du bâtiment .....

du bâtiment: un cobaye (A) dans le poste central, un pigeon (B) dans la batterie.

Les numérations globulaires ont été faites pour les hommes le 31 Janvier 1917 avant toute expérimentation ; et refaites après chaque plongée aux mêmes heures, et dans les mêmes conditions.

Il a été procédé de même pour les animaux en expérience.

En voici les résultats:

Avant toute plongée: 31 Janvier 1917.

- 1°- SEYROLLES, Q/m T.S.F. (Globules rouges 4.030.000  
-d°- blancs 7.500  
(Taux de l'hémoglobine 90 %
- 2°- CORRIOU. Mat. Torp. (Globules rouges 4.500.000  
-d°- blancs 9.500  
(Taux de l'hémoglobine 90 %
- 3°- WIT Mot Mécanicien (Globules rouges 4.500.000  
Compartment des -d°- blancs 6.000  
moteurs Diesel (Taux de l'hémoglobine 95 %
- 4°- Cobaye A (Globules rouges 5.000.000  
Poste central (Globules blancs 9.000  
(Taux de l'hémoglobine 90 %
- 5°- Cobaye B (Globules rouges 5.150.000  
Batterie (Globules blancs 10.000  
(Taux de l'hémoglobine 95 %
- 6°- Pigeon Batterie (Globules rouges 3.300.000  
(Taux de l'hémoglobine 95 %

Premier essai de confinement. - Le 1er Février 1917.-

Plongée de 1 heure 45, batterie ouverte, appareil à oxylythe ne fonctionnant pas, charge de la batterie terminée 8 jours avant la fermeture des panneaux; moteurs électriques en marche avec éclairage.

- 1°- SEYROLLES, Q/M. T.S.F. (Globules rouges 3.380.000  
Poste central (Globules blancs 8.000  
(Taux de l'hémoglobine 85 %
- 2°- CORRIOU. Mat. TORP. (Globules rouges 4.120.000  
Poste Avant (Globules blancs 8200  
(Taux de l'hémoglobine 90 %
- 3°- WIT Mot Mécanicien (Globules rouges 4.360.000  
Diesel (Globules blancs 6.100  
(Taux de l'hémoglobine 95 %

000.000.4°- Cobaye A (Globules rouges 4.900.000  
 000.000.4°- Cobaye A (Globules blancs 9.000  
 000.000.4°- Cobaye A (Taux de l'hémoglobine 90 %

000.000.5°- Cobaye B (Globules rouges 4.800.000  
 000.000.5°- Cobaye B (Globules blancs 10.000  
 000.000.5°- Cobaye B (Taux de l'hémoglobine 95 %

000.000.6° Pigeon (Globules rouges 3.250.000  
 000.000.6° Batterie (Globules blancs 9.000  
 000.000.6° Batterie (Taux de l'hémoglobine 95 %

000.000.2ème essai de confinement.- Le 10 Février 1917.-  
 000.000.2ème essai de confinement.- Le 10 Février 1917.-  
 000.000.2ème essai de confinement.- Le 10 Février 1917.-  
 Plongée de 6 heures, batterie fermée, appareil à oxyli-  
 the en marche.- charge de la batterie terminée 12 heures  
 avant la fermeture des panneaux.- ventilation pendant la  
 charge et 2 heures après.- moteurs électriques en marche  
 avec éclairage.-

1° SEYROLLES (Globules rouges 4.020.000  
 Poste central (Globules blancs 9.000  
 Poste central (Taux de l'hémoglobine 90%

2° CORRIOU (Globules rouges 4.450.000  
 Poste Avant (Globules blancs 7.500  
 Poste Avant (Taux de l'hémoglobine 90 %

3° WIT (Globules rouges 4.660.000  
 Diesel (Globules blancs 8.000  
 Diesel (Taux de l'hémoglobine 95 %

4°- Cobaye A (Globules rouges 5.000.000  
 Poste central (Globules blancs 9.000  
 Poste central (Taux de l'hémoglobine 90 %

5°- Cobaye B (Globules rouges 4.860.000  
 Batterie (Globules blancs 9.000  
 Batterie (Taux de l'hémoglobine 95 %

6°- Pigeon (Globules rouges 3.300.000  
 Batterie (Globules blancs 9.000  
 Batterie (Taux de l'hémoglobine 95 %

3ème Essai de confinement.- Le 12 Février 1917.-  
 3ème Essai de confinement.- Le 12 Février 1917.-  
 3ème Essai de confinement.- Le 12 Février 1917.-  
 Plongée de 6 heures.- batterie fermée.- appareil à oxy-  
 lithé en marche.- charge de la batterie terminée 2 heures  
 avant la fermeture des panneaux;- ventilation pendant la  
 charge et 2 heures après;- moteurs électriques en marche  
 avec éclairage.-

1° SEYROLLES.....

1° SEYROLLES	(Globules rouges 3.980.000 Globules blancs 14.000 Taux de l'hémoglobine 85 %
Poste central	
2° CORRIOU	(Globules rouges 4.320.000 Globules blancs 8.500 Taux de l'hémoglobine 90 %
Poste Avant	
3° WIT Diesel	(Globules rouges 4.620.000 Globules blancs 8.000 Taux de l'hémoglobine 95 %
4° Cobaye A Poste central	(Globules rouges 5.000.000 Globules blancs 9.000 Taux de l'hémoglobine 85 %
5° Cobaye B Batterie	(Globules rouges 5.100.000 Globules blancs 10.000 Taux de l'hémoglobine 95 %
6° Pigeon Batterie	(Globules rouges 3.200.000 Taux de l'hémoglobine 95 %

4ème essai de confinement. - Le 19 Février 1917.

Plongée de 8 heures. - Batterie fermée. - appareil à oxylythe en marche. - Charge de la batterie terminée 4 jours avant la fermeture des panneaux. - ventilation pendant la charge et 2 heures après. - Moteurs électriques en marche avec éclairage.

1° SEYROLLES	
Poste central	(Globules rouges 4.020.000 Globules blancs 10.000 Taux de l'hémoglobine 90 %
2° CORRIOU Poste avant	(Globules rouges 4.320.000 Globules blancs 9.000 Taux de l'hémoglobine 90 %
3° WIT Diesel	(Globules rouges 4.720.000 Globules blancs 8.000 Taux de l'hémoglobine 95 %
4° Cobaye A Poste central	(Globules rouges 4.850.000 Globules blancs 11.000 Taux de l'hémoglobine 85 %
6° Pigeon Batterie	(Globules rouges 3.800.000 Taux de l'hémoglobine 95 %
5° Cobaye B Batterie	(Globules rouges 5.000.000 Globules blancs 9.000 Taux de l'hémoglobine 85 %

5ème Essai de confinement. - Le 27 Février 1917.

Plongée .....

## CONCLUSIONS.-

De ces différentes expériences il ressort nettement que c'est pendant la plongée du 1er février qui fut cependant de beaucoup la plus courte, mais où la batterie était ouverte et où l'appareil à oxylythe ne fonctionnait pas que la destruction globulaire a été la plus accentuée, tant pour les hommes que pour les animaux en expérience. C'est cependant chez les premiers que ce phénomène s'est plus nettement affirmé et tout particulièrement sur le quartier maître SEYROLLES et le matelot CORRIOU puisque nous avons constaté chez eux une diminution de 500.000 globules rouges; le matelot WIT en a perdu 140.000; les cobayes et le pigeon de 50 à 200.000.

Au cours des 4 derniers essais pendant lesquels le confinement a été beaucoup plus long, mais pendant lesquels la batterie a été formée, les résultats fournis par les différentes numérations globulaires ne nous montrent que des variations peu intéressantes; la destruction globulaire est nulle ou négligeable, le taux de l'hémoglobine à peu près invariable.

Seul le cobaye B et le pigeon enfermés tous deux dans la batterie ont accusé une diminution globulaire. Cette diminution n'est cependant pas très accentuée surtout pour le pigeon. La raison en est que ces animaux (surtout le pigeon) ont été placés dans des cages de volume très réduit où ils ne pouvaient que difficilement se mouvoir. Et d'ailleurs nous constatons plus haut que pendant la première plongée (batterie ouverte et sans oxylythe) c'est chez le quartier Maître SEYROLLES et le matelot CORRIOU que la destruction globulaire a été beaucoup plus accentuée que chez le matelot WIT.

Or les deux premiers placés l'un dans le poste central

l'autre.....

P

Plongée de plus de 12 heures, de l'aube à la nuit.-  
batterie fermée.- appareil à oxylythe en marche,-dcharge  
de la batterie terminée 5 heures 1/2 avant la fermeture  
des panneaux,- ventilation pendant la charge et 2 heures  
après,- appareils électriques en marche avec éclairage.-

1° SEYROLLES	(Globules rouges 4.020.000
Poste Central	(Globules blancs 7.600
	(Taux de l'hémoglobine 90 %
2° CORRIOU	(Globules rouges 4.270.000
Poste Avant	(Globules blancs 8.000
	(Taux de l'hémoglobine 90 %
3° WIT	(Globules rouges 4.420.000
Diesel	(Globules blancs 7.300
	(Taux de l'hémoglobine 95 %
4° Cobaye A	(Globules rouges 4.600.000
Poste central	(Globules blancs 10.000
	(Taux de l'hémoglobine 85 %
5° Cobaye B	(Globules rouges 4.550.000
Batterie	(Globules blancs 9.800
	(Taux de l'hémoglobine 90 %
6°- Pigeon	(Globules rouges 4.000.000
Batterie	(Taux de l'hémoglobine 95 %

Pendant ces différents essais, du papier au chlorure  
mercurique a été placé dans les trois compartiments où  
hommes et animaux étaient en expérience. Nous avons  
constaté que, au cours de la 1ère plongée (batterie ou-  
verte) la teinte de ce papier a peu varié, à peine avait  
elle légèrement foncé pour celui de la batterie.

Pendant les 4 autres essais, ce papier a pris une  
teinte très foncée pour celui placé dans la batterie,  
teinte s'accroissant avec la durée du confinement ; et  
était devenu pour la plongée de 12 heures nettement  
brun acajou.

Ceux placés dans le poste avant et dans le comparti-  
ment des Diesel ont pris une teinte marron très clair,  
bien que pendant la plongée de 12 heures celui placé  
dans le poste central soit devenu plus brun.

l'autre dans le poste avant ont, au cours des plongées, à fournir un travail musculaire effectif, tandis que le matelot WIT est au repos n'ayant qu'à surveiller des appareils.

Nous pouvons donc conclure que c'est de la batterie que se dégagent des émanations toxiques (hydrogène arsénié) et que l'"ARKIDE" ne peut être utilisé sans danger pour son personnel qu'en prenant la précaution de laisser fermés les deux portes du compartiment des accumulateurs et en ne laissant pénétrer ni séjourner aucun homme dans ce compartiment.

Nous estimons également que l'emploi de l'oxylythe ne doit en aucun cas être négligé.

*recevut*

1<sup>re</sup> ARMÉE NAVALE

3<sup>e</sup> ESCADRILLE DE SOUS-MARINS

Vu :

Toulon... le... 1917  
Le Capitaine de Frégate Commandant

*[Signature]*

ETAT MAJOR  
17 DEC 1917

2ème Escadrille de sous-marins

de l'Armée Navale

" ARMIDE "

Le Lieutenant de Vaisseau DELEGUE Commandant  
l'ARMIDE à Monsieur le Capitaine de Frégate Com-  
mandant la 2ème Escadrille de sous-marins .

Commandant ,

Les récentes livraisons de batteries d'accus ont  
permis de constater, que les risques d'intoxication  
par hydrogène Arsené , loin d'être diminués , n'ont  
fait que croître .

Devant aller prochainement à Toulon pour chercher  
une batterie neuve , il est fort probable que la néces-  
sité d'un appareil Tissot de purification d'air s'im-  
posera . Aussi il y a lieu , à mon avis , de prévoir  
dés maintenant une installation rationnelle de cet ap-  
pareil . Or la disposition qui a déjà été réalisée sur  
l'ARMIDE a révélé à l'usage des défauts assez graves  
pour qu'il soit nécessaire d'y remédier .

Actuellement , la circulation d'air est assurée en  
créant une depression dans le poste AV , au moyen du  
ventilateur Tribord qui aspire , à travers l'appareil à  
oxyllithe ; il en résulte que l'air de la batterie a une  
tendance naturelle à fuir a travers les joints de la  
cloison AV , par le poste avant quand on l'ouvre pour  
le Service et par les tarettes du collecteur du ven-  
tilateur , sans passer par l'appareil Tissot .

L'utilisation serait sûrement bien meilleure en  
créant .....

*M. P. ...*  
*G. M. ...*  
*29/12*  
*29/12*  
*Van G. Paris*  
*(A. ...)*

étanchéité naturelle à fuir à travers les joints de la cloison AB, par la porte AT quasi ou l'ouverture pour le service et par les bicoches du collecteur de ventilateurs qui ne sont pas étanches, sans passer par l'appareil lui-même. L'utilisation serait sûrement bien meilleure en créant une surpression dans le poste AT au moyen d'un ventilateur qui aspirerait à travers l'appareil tout l'air de la batterie; de là, cet air en surpression passerait dans l'appareil à oxygène pour être distribué à l'extrême AR, puis retourné à l'avant à travers le bâtiment.

Il y aurait donc lieu à mon avis, 1° D'installer un ventilateur en série ou l'appareil existant; le petit ventilateur de 600" installé récemment dans le poste d'équipage serait peut-être suffisant comme débit, mais de l'avis même de M. l'ingénieur du bâtiment je doute qu'il puisse fonctionner sans déperdition pendant 16 heures de nuit.

2° D'améliorer l'étanchéité des collecteurs de ventilateurs; pour cela, remplacer les simples bicoches actuelles (qui par leur forme courbe sont impossibles à étancher), par des volets plans venant se dresser avec écrous à oreilles sur des entretoises planes rapportées et soudées sur le collecteur.

3° Pratiquer dans la porte AT de nouveaux guichets, à ouverture réglable, pour

assurer le retour de l'air dans la batterie, le procédé actuel, qui consiste simplement à entre-bâiller cette porte, favorise la diffusion de l'hydrogène dans le poste central.

Je vous signale également les mauvaises conditions d'isolement de tête de batterie, placées sous le coquille de ventilateurs, recouvertes l'eau de condensation et isolées de la cloison par des épaisseurs stériles de mica; l'"Amazone" l'a éprouvé à ses dépens, sous la forme d'un copeau de fer magnétique suivi d'incendie, à la fin d'une journée de plongée; et nous avons dans le train de porte importants ces organes, de seul fait de la condensation. L'interposition d'une plaque de carton entre la cloison et la fusible a été effectuée sur l'"Amazone" à la suite de cet incendie.

Toulon, le 29 Sept. 1917

J. Gélis

Transmis avec avis conforme à M. le V. A. C. 167 C.A.T. et C.T. Il est important que les modifications soient faites pendant le séjour de l'"Amazone" à Toulon et que le bâtiment se aille changer sa batterie d'accumulateurs. Je demande que les autres modifications soient effectuées sur l'"Amazone" à Toulon.

M. M. M.

**1<sup>re</sup> ARMÉE NAVALE**  
**3<sup>e</sup> ESCADRILLE DE SOUS-MARINS**

Le caractère souterrain de la batterie et les expériences faites en cours de plongée, imposent pour la marche en plongée, la fermeture absolue de la Batterie (voir rapport médical).

Il en résulte pour l'équipage une gêne qu'il a pu supporter facilement à cette saison. —

Il sera intéressant de se rendre compte du degré de la fatigue des hommes pour des plongées de 12 heures et au-dessus, exécutées à la période chaude de l'année.

Dans tous les cas, il devra être fait usage de l'oxygène.

Toulon, le 10 Mars 1917  
 Le Capitaine de Frégate (Commandant)  
 H. M. M.

Deux sous marinières figurent sur le mémorial des sous marins de Toulon :

## Louis Yvon CORRIOU

Mort pour la France le 03-10-1918 (Saint-Mandrier-sur-Mer, 83 - Var)

Né(e) le/en 01-05-1919 à Coray (29 - Finistère, France)

### Carrière

Grade	quartier-maître torpilleur
Unité	sous-marin "Armide"
Matricule au recrutement	103359

Lieu de décès (suite) hôpital maritime

Mention Mort pour la France

Lieu de transcription du décès Coray

Département de transcription du décès 29 - Finistère

Fiche modèle n° 2 spéciale aux officiers et marins dont l'acte de décès ne contient pas la mention : « Mort pour la France ».

PARTIE À REMPLIR PAR LE DÉPÔT OU LE QUARTIER. (Cette partie n'est pas à utiliser par le Dépôt ou le Quartier.)

Nom **CORRIOU**

Prénoms *Louis Yvon*

Grade *Quartier-maître torpilleur*

Bâtiment ou service auquel appartenait le défunt au moment du décès *3<sup>e</sup> Escadille de sous-marins de l'armée navale*

N° Matricule *103359<sup>2</sup>*

Mort pour la France le *3 octobre 1918*

à *Hôpital maritime de Saint-Mandrier*

Genre de mort *Suites de grippe*

Né le *1<sup>er</sup> Juin 1898*

à *Coray* Département *Finistère*

Dernier domicile *Coray* Département *Finistère*

Arr<sup>m</sup> municipal (si Paris et Lyon) à défaut rue et N°

Jugement rendu le

par le Tribunal de

acte ou jugement transcrit le *30 décembre 1918*

à *Coray*

Mémoire - Comptes n° 1700-1902-Juin 1911. [17025]

OBSERVATIONS.

*peu*

## Marcel Georges WIT

Mort pour la France le 05-10-1918 (Saint-Mandrier-sur-Mer, 83 - Var)

Né(e) le/en 10-03-1893 à Cheptainville (78 - Yvelines (ex Seine-et-Oise), France)

### Carrière

Statut	militaire - Marine
Grade	second maître mécanicien
Unité	sous-marin "Armide"
Matricule au recrutement	37897

Lieu de décès (suite) hôpital maritime

Mention Mort pour la France

Lieu de transcription du décès Seyne-sur-Mer (La)

Département de transcription du décès 83 - Var

## Base des Morts pour la France de la Première Guerre mondiale

n°1/5 [Suivant](#)

### Marcel Georges WIT

Mort pour la France le 05-10-1918

Né(e) le/en 10-03-1893 à Cheptainville (78 - Yvelines (ex Seine-et-Oise), France)

#### Carrière

Statut militaire - Marine

Mention Mort pour la France

Sources Service historique de la Défense, Vincennes

Images