

TOP LA VUE

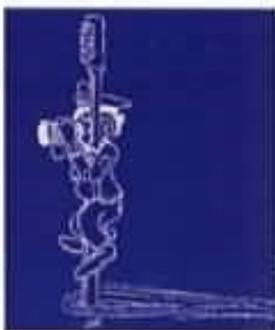
2

TOP LA VUE N°2



Dans ce numéro :

Témoignage de l'EV Denis Becco	P. 2
Du nouveau à l'ESNLE et au CPE/FSM	P. 2
Naissance du CENTOPFSM	P. 3
Un CPNO nous quitte, un CPNO nouveau s'installe	P. 3
Une activité commune peu commune	P. 4 et 5
Témoignage de l'EV Saunols	P. 5
A la poursuite de la Perle bleue	P. 6
Le rayon vert	P. 7
Fenêtre sur les FSM étrangères et françaises	P. 8
Des nouvelles du Vigilant	P. 9



LE MOT D'ALFOST

Les sondages le montrent : la population française reconnaît l'importance de son armée, de ses besoins, de ses missions, de la dissuasion nucléaire. Ce jugement positif se renforce chaque année avec une perception toujours plus forte d'un monde instable qui traverse des crises sérieuses et qui voit proliférer lentement mais sûrement les armes de destruction massive. C'est dans ce cadre que le gouvernement a préparé un projet de budget qui préserve autant que possible, dans un contexte financier que tout le monde reconnaît comme difficile, les besoins des armées. Mais, alors que l'ensemble de l'administration devra se serrer la ceinture, en particulier sur ses effectifs, et malgré les efforts pour garder à la défense une haute priorité, il ne peut y avoir de grands miracles : il faudra faire au mieux avec les ressources allouées.

Disposer du personnel suffisant, les atomiciens et les autres, et je sais qu'il y a les autres, va être le premier défi de cette année. En 2004, les essais du Vigilant et du Triomphant vont demander des équipages supplémentaires, avant que le désarmement de l'Indomptable ne redonne une petite marge de manœuvre. Pour les SNA, il est toujours impossible de les doter tous de deux équipages, et la demande a été faite pour ne fournir que le minimum de personnel au sous-marin en indisponibilité majeure, afin de ne pas dégrader encore plus la situation. Des mesures de fidélisation et d'attractivité ont été demandées : elles sont à l'étude. Nous allons faire par ailleurs un effort pour le recrutement : il faut chercher les jeunes futurs sous-marinières de tout grade là où ils sont !

La disponibilité des bâtiments et l'entretien du matériel sont la première cause des difficultés que nous rencontrons. Il y a lieu d'être optimiste mais patient et persévérant. Optimiste parce que les outils se mettent en place : une DCN désétatisée qui peut recruter, sous-traiter, et donc réparer ces rechanges qui font tant défaut ; un SSF qui se recentre sur sa mission de maîtrise d'ouvrage et qui progressivement va tenir sa place ; des autorités organiques à qui appartient le rôle décisionnel pour la disponibilité ; des contrats pièces et main d'œuvre qui se signent et qui devraient limiter les effets

actuels de la très irritante question des rechanges. Patient parce que tout cela prendra encore du temps pour être efficace, parce que les premiers signes d'amélioration ne sont pas encore visibles, parce que le retard de réparation des rechanges sera long à combler, parce que nous, marins et sous-marinières, connaissons la lenteur des processus de cette nature. Persévérant, parce que l'absence de rechange CP 006 pour le Saphir (les deux rechanges sont toujours non réparés), qui conduit à prélever sur la Perle avec les retards induits et la perte de potentiel correspondant, montre que ce n'est pas encore gagné.



L'activité des sous-marins, en patrouille et en période d'entraînement pour les SNLE, en déploiement pour les SNA, apporte des satisfactions. Dans les derniers mois, la moisson recueillie dans le grand nord par le Casabianca avec ses exercices avec les Russes et en particulier un de leurs SNA, ou en Méditerranée par la Perle, a été remarquable. Les escales qui les ont accompagnées ont été réussies : elles ont un rôle non négligeable à de nombreux points de vue.

Enfin, mais on ne peut pas tout citer, la prise en charge du contrôle opérationnel technique de tous les sous-marins français par le COFOST, rebaptisé COFSM, du fond de son souterrain quatre à Brest, sera un autre défi à relever : les équipes s'y sont bien préparées. Je conclurai en souhaitant un bon embarquement à tous les nouveaux venus, une bonne affectation à ceux qui changent de place et de fonction au sein des forces sous-marines, une bonne reprise personnelle et familiale à chacun d'entre vous.

VAE Thierry d'Arbonneau

RELATION AVEC LES ANCIENS

D'excellentes relations existent entre l'ESNA et les anciens des AGAASM, AMMAC... Le samedi 20 septembre 50 membres de l'AGAASM de Nice accompagnés de leurs familles ont ainsi visité le *Saphir* et l'*Améthyste* puis ont participé à un déjeuner présidé par le chef d'escadrille le CV BAUD.

LES TRAVAUX COMMENTÉ À GUENVENEZ

Créées en 1969 les infrastructures de la pyrotechnie de Guenvenez ont été régulièrement adaptées aux différents missiles (M1, M2, M20, M4) successivement embarqués sur les SNLE.

En prévision de l'arrivée du futur M51, destiné à équiper à l'horizon 2008 le SNLE "Le Terrible", les premiers travaux commencent dès maintenant sur ce site distant de cinq kilomètres de l'île Longue, en vue d'assurer les opérations de préparation et de maintenance des éléments propulsifs de ce nouveau missile. Pendant toute cette période de construction de bâtiments nouveaux et d'adaptation de bâtiments anciens, qui durera deux ans, les fonctions nécessaires aux maintenances des vecteurs du système M4 resteront évidemment opérationnelles.

Ce n'est pas le moindre défi que doit relever ce chantier important qui s'inscrit dans le cadre de l'opération "d'adaptation au M51 de l'île Longue". Le site de l'île Longue lui-même, bien mieux connu de la communauté des sous-marins, commencera à s'adapter au nouveau venu dès l'an prochain.

TÉMOIGNAGE

L'enseigne de vaisseau Denis Becco, actuellement chef du service flotteur mobilité et chef du service réacteur (CSFM/R) de l'équipage rouge de la Perle, a vécu en ses 27 ans de carrière, des expériences inoubliables. Il nous a retracé brièvement son cursus.

Entré à l'école des apprentis mécaniciens de la flotte en 1976 à l'âge de 16 ans, j'embarque en 1977 sur le sous-marin *Gymnote* puis en 1978, après mon BAT, à bord du *Dauphin* où commence vraiment mon apprentissage du métier de sous-marinier. Dès l'entrée en IPER de ce dernier, je regagne le *Quessant* pour y rester jusqu'à mon départ au cours du BS en 1982.

Présélectionné pour suivre la filière atomicien, j'embarque sur le SNLE *Indomptable* en 1983 en tant qu'opérateur KR, puis suis désigné en 1986 pour suivre le cours de chef de quart propulsion. C'est en 1988 que s'effectue mon premier contact avec les SNA. Je suis en effet affecté sur le *Casabianca* puis sur le *Rubis*. Par la suite, je participe à la création de la première cellule entraînement de l'ESMED. C'est après deux ans d'exercices sécurité et de "machinex" que j'embarque sur la *Perle*. En 1997, j'intègre alors l'équipe d'instructeurs au simulateur de propulsion à l'ENSM/BPN et participe à la mise au point du simulateur ORION II.

En 2001, une nouvelle étape majeure dans ma carrière est franchie. Je suis sélectionné en tant qu'OSM choix. Après 25 ans dans la Marine, je décide de franchir le pas et de devenir officier. C'est une passerelle intéressante qui ouvre des perspectives qui, à mon sens, ne sont pas assez exploitées, et qui permet de poursuivre une carrière que l'on ne souhaite pas voir stagner ou s'arrêter. J'ai voulu aller de l'avant.

Après une période d'instruction à l'école navale, j'embarque sur le porte-avion *Charles de Gaulle* pour parfaire ma formation d'officier. J'ai ainsi l'opportunité de participer à la mission Héraclès durant 6 mois. J'effectue ensuite un court passage à l'ENSM/BPN pour y suivre la formation d'ingénieur de quart afin de pouvoir ensuite assurer sur ce bâtiment les fonctions de chef de secteur chaufferie AR jusqu'en 2003. Ce fut ma première affectation sur un bâtiment de surface et j'avoue que j'en garde un très bon souvenir car il m'a ouvert les yeux sur un autre "monde" de la Marine que j'ignorais.

De nouveau embarqué sur la *Perle* en tant que CSFM/R, j'effectue maintenant un retour aux sources mais avec des responsabilités bien différentes.

Au bilan, une longue et riche carrière au sein des forces sous-marines qui m'a permis de naviguer sur tous les types de sous-marins, de découvrir l'ambiance de toutes les bases sous-marines, d'apprécier la vie d'équipage, d'officier marinier, et d'officier. Mes 27000 heures de plongée ne m'ont pas usé et si je me retourne sur "le jeune arpette" de temps à autre, je regarde surtout devant, mon objectif : COMANAV de SNA.

DU NOUVEAU À L'ESNLE ET AU CPE/FSM

Le changement se poursuit sur le site brestois comme ailleurs dans la force.

Comme ailleurs il ne s'agit pas de céder à la tyrannie de la mode mais de s'adapter de façon aussi pragmatique que possible vers une répartition plus claire et plus adaptée des responsabilités.

Ainsi il a été décidé de rassembler sous la responsabilité unique du commandant de l'escadrille des SNLE l'ensemble du dispositif de soutien des forces sous-marines à Brest jusqu'ici réparti entre le CPE/FSM et l'escadrille.

Cela implique le passage de l'actuelle division soutien au sein de l'escadrille, et la transformation, in fine, de la division instruction en une école directement rattachée à la DPMM.

En fin de compte, cette évolution rapproche l'organisation brestoise de celle déjà connue à Toulon malgré quelques petites différences qui ne nuisent cependant pas à la cohérence d'ensemble mais qu'il serait coûteux, probablement inutilement, de chercher à gommer. Ainsi l'école brestoise sera d'avantage dépendante du soutien de son "escadrille de proximité" que ne l'est l'ENSM/BPN à Toulon, ce qui ne devrait pas l'empêcher de rendre avec efficacité tous les services attendus et de prendre à l'été 2004 l'appellation proposée d'ENSM/BREST.

DE LA CRÉATION DE L'EMO MARINE (ÉTAT-MAJOR DES OPÉRATIONS) ET DE LA FONCTION D'ALOPS (AMIRAL CHARGÉ DES OPÉRATIONS), À LA NAISSANCE DU CENTOPSFISM (CENTRE OPÉRATIONNEL DES FORCES SOUS-MARINES)

Dans le cadre des restructurations, en cours ou à venir, des chaînes de commandement et de contrôle opérationnels au sein de la marine, le centre opérationnel des forces sous-marines a été créé le 10 juillet 2003 à Brest.

Extension des locaux, arrivée de matériels nécessaires au contrôle et à la gestion de l'information, travaux d'infrastructure, le CENTOPSFISM sent la peinture fraîche et connaît l'agitation habituelle préalable à toute naissance.

Pôle opérationnel d'ALFOST, le CENTOPS regroupe et s'appuie sur différents bureaux des divisions opérations, logistique et TSIC de l'état-major d'ALFOST. De nouveaux bureaux sont créés au sein de la DIVOPS : bureau navigation sous-marine (NAVSOUM), bureau activité (ACT/SOUM), bureau contrôle opérationnel (CONTOPS). Ils rejoignent les bureaux plus anciens comme celui de la conduite des forces (OPSCDF).

De nouvelles têtes apparaissent également. En concentrant la fonction de support au contrôle opérationnel, la marine réaffecte du personnel au CENTOPSFISM tout en s'adaptant à une ressource humaine plus rare. La ruche est pleine, elle bourdonne...

Le centre opérationnel des forces sous-marines est un CSCO (centre de support au contrôle opérationnel). Il a pour mission de soutenir l'autorité en charge du contrôle opérationnel des sous-marins en lui apportant son expertise et sa capacité à tenir la permanence nécessaire 24 heures sur 24. Ces dispositions sont effectives en Atlantique depuis le 15 septembre et en Méditerranée à partir du 06 octobre.

UN CPNO NOUS QUITTE.

Le 27 mars 2001, la fonction de correspondant des présidents du personnel non officier voyait le jour. J'ai eu l'honneur d'être le premier CPNO des FSM.

Lorsque je fus convoqué par le CEM, car détenant a priori le profil requis, le choix ne fut pas évident ; quitter ma spécialité pour l'inconnu. Après pratiquement trois années passées dans ce poste, je peux dire qu'aujourd'hui je ne regrette rien.

Le CPNO n'est pas un réseau parallèle, il est largement impliqué dans le domaine des ressources humaines. Il fait parti intégrante de l'état-major. Véritable conseiller de l'amiral pour toutes les affaires concernant le personnel non officier, il a un rôle primordial dans la communication, la concertation et la médiation. Il représente les FSM à de nombreux groupes de travail et à de nombreuses commissions au sein de la marine.

La page est tournée et à nouveau j'ai fait un autre choix, avec également ses incertitudes. Je remercie tous ceux qui m'ont fait confiance et qui m'ont aidé dans cette tâche.

Je souhaite " bon vent " à mon successeur le MP Dominique Lanoë à ce poste si passionnant et si enrichissant humainement.

EV Patrick Noël.

UN CPNO NOUVEAU S'INSTALLE

Ayant débuté ma carrière sur les bateaux gris en 1984, c'est en 1990 que je rejoins les forces sous-marines. Dragueur océanique *Berneval*, EV *Jacoubet*, *Terrible* bleu, *Inflexible* bleu et rouge puis *le Tonnant* bleu seront mes unités embarquées ; opérateur DEASM, patron de CO, patron du pont, adjoint au capitaine de compagnie de l'alerte SNLE puis capitaine de compagnie de l'alerte SNLE mission ont été mes différents postes.

Depuis le 01 septembre 2003, j'ai pris les fonctions de CPNO d'ALFOST. J'ai pu me rendre compte que quelques personnes ne connaissaient pas encore cette fonction. Depuis septembre, je me suis rendu à l'ESNA, à Cherbourg et pris de nombreux contacts avec les unités dépendant d'ALFOST. Je remercie les différents sites pour leur accueil et leur franchise dans les échanges.

Soyez sûr que je donnerai le meilleur de moi-même dans cette tâche qui n'est pas toujours facile mais tellement prenante. Communiquons et travaillons ensemble afin de préserver notre bel outil, le sous-marin.

Dès que possible, je passerai dans les unités que je n'ai pas encore vues (avant la mi-novembre).

Cordialement à tous,

MP Dominique Lanoë

DE L'ESNA

- Le 06 décembre aura lieu l'arbre de Noël de l'ESNA auquel se joignent le personnel du CIRA de l'ENSM et de Basesoumed.

- L'ESNA vient d'accueillir son contrôleur de gestion, l'aspirant Rachel Rebhun. En relation directe avec la cellule contrôle de gestion de l'EM ALFOST, sa mission consiste à créer les outils de pilotage de l'ESNA.

DU CIRA

Le samedi 20 septembre le CIRA a dignement fêté ses 20 ans d'existence sous l'égide du commandant le CF CHAILLOT et du président des OM le MJR GOUJON. Près de 300 convives ont participé à cette journée à laquelle ont répondu la majorité des anciens analystes parmi lesquels M. FORTIN, GAUDET, BLOCHET, BRETON...ainsi que les "pères fondateurs" du CIRA : Cdt EYRIES, l'Amiral DECHAVANNE, Cdt BELLEVIN....

LES PARRAINAGES



Le député maire de Thionville, monsieur Demange, a passé une journée à bord de la *Perle* et a été enthousiasmé par ces moments passés au milieu d'un équipage dynamique, sympathique, accueillant et ouvert. Il va mener tambour battant sa demande de parrainage. Il a été proposé au CEMM que Thionville parraine la *Perle*. L'*Emeraude* reste toujours destinée à Rueil-Malmaison, mais il faut encore des délais pour entreprendre l'opération. D'autres démarches sont en cours, pour l'*Améthyste*, les SNLE, ainsi que pour l'île Longue, Rosnay et Sainte Assise. Les villes marraines doivent être un des viviers du recrutement des sous-marinières.

UNE ACTIVITÉ COMMUNE PEU COMMUNE... (PAR L'ÉQUIPAGE BLEU DU CASABIANCA)

Fin mai le *Casabianca* appareille de Toulon pour entamer ses essais après période d'entretien et sa qualification opérationnelle. Ces visas acquis, il quitte son port base le 3 juin pour un périple exceptionnel. Après être passé voir ses grands frères bretons, le sous-marin poursuit accompagné d'une frégate ASM, le *Latouche-Tréville*, son long périple qui lui fera franchir le cercle polaire arctique. Rapport de force approximatif pour le baptême indispensable à ceux qui franchissent pour la première fois ce parallèle : 30 dignitaires pour 50 néophytes, les "néo" reconnaissables entre tous au N imposé par tout moyen sur le front ! Après



les ablutions nécessaires pour que Frigolus accepte enfin l'ensemble du bâtiment dans ses eaux polaires, le sous-marin poursuit sa route vers le Cap Nord pour rejoindre une zone convenue en mer de Norvège pour un rendez-vous historique. Le 8 juillet 2003, pour la première fois de manière pacifique et volontaire, un sous-marin nucléaire d'attaque russe - le *Vepr* - et un français - le *Casabianca* - vont se croiser et naviguer ensemble en plongée. L'activité commune débute en surface où mêmes les plus aguerris des veilleurs se font leurrer par la taille impressionnante de l'*Akula* qui nous fait face : il est déjà si gros dans les jumelles alors qu'il est toujours à 11 kilomètres ! L'exercice est volontairement, c'est une première mondiale, simple : naviguer en sécurité à proximité en surface, établir des contacts par tous moyens avec le camarade, plonger à l'immersion périscopique ensemble, valider toutes les liaisons à nouveau, puis rallier une immersion profonde simultanément. A la fin de la plongée, les deux sous-marins remontent en surface. Le succès de notre rencontre montre les capacités de coordination et de mise en œuvre de sécurités efficaces entre nos deux nations. Fort de la réussite de l'opération, le *Casabianca* a été accueilli avec beaucoup de chaleur à la base militaire de Sévéromorsk, à proximité du grand port civil de Mourmansk. C'est une ville fermée de 110 000 habitants, totalement consacrée à la marine de guerre et rassemblant les plus prestigieux bâtiments de la flotte du nord : croiseur *Kirov*, porte-aéronefs *Kutnetzov*, destroyers *Udaloy*... Elle se situe au fond d'un fjord aux multiples ramifications qui sont pour la plupart militarisées et abritent des sous-marins. De nombreuses activités artistiques ou sportives ont été proposées pour s'ouvrir et échanger dans tous les domaines avec nos amis russes. Certains ont même eu la chance de partager des instants de la vie de famille de quelques marin de partager des instants de la vie de famille de quel-

ques marins toujours accueillants et souvent attachants. Le côté officiel de l'escale a bien sûr été très important vu le caractère historique de l'activité franco-russe et de l'escale : visites, cocktails, dîners, etc. De nombreux officiers russes ont visité le *Casabianca*, y compris le commandant du *Vepr* dont la visite est immortalisée par une poignée de main avec le commandant du *Casabianca*.



La ville de Mourmansk abritait les sous-marins qui n'étaient pas de service, à l'hôtel comme le veut la tradition. Cité ayant profité d'une voie ferrée vers Saint-Pétersbourg juste avant la première guerre mondiale et disposant d'un port libre de glaces en hiver, elle s'est développée principalement autour de la pêche. Aujourd'hui encore c'est son activité principale et nous avons même eu la chance d'assister à la fête annuelle du poisson et de la pêche sur la place principale de la ville. Comprenant au plus fort au début des années 80 une population d'un million de personnes, elle n'abrite plus aujourd'hui que 500 000 habi-



tants, mais s'est ouverte indubitablement au tourisme. La proximité immédiate avec la Norvège et le coût des loisirs comparé à celui du royaume en font une ville populaire pour les week-ends. Il est difficile de faire ses courses à Mourmansk au début car à l'obstacle de la langue s'ajoute l'absence de vitrines. Les échoppes sont souvent en demi-sous-sol. Mais l'habitude, l'appropriation de la ville naturelle à tout marin après un jour et une nuit sur place, nous ont permis de trouver la panoplie indispensable : poupées russes, chapka, caviar...

UNE ACTIVITÉ COMMUNE PEU COMMUNE...



Outre les souvenirs matériels, ce sont d'excellents moments qui resteront à un équipage qui a pu se souder autour d'une bière accompagnée, et c'est plus insolite, de morue séchée et effilée, au bar panoramique de l'hôtel de luxe qui l'abritait. Trompés par le jour permanent, l'heure n'était plus une référence valable et il arrivait fréquemment de subir des décalages horaires imprévus ! Night-clubs, cinémas, jacuzzi, randonnée... chacun a pu décompresser à son aise lors de ces cinq jours d'escale avant de reprendre la mer pour patrouiller toujours en eaux froides et en solitaire puis de participer à un exercice OTAN contre une palanquée d'avions de patrouille maritime. Une escale supplémentaire se profile au bout du périscope : Bergen, en Norvège, ses trolls, ses maisons de bois... Mais aussi agréable que pourra être cette étape chacun attend l'été indien qui sera l'époque du repos mérité.



TÉMOIGNAGE D'UN ENSEIGNE DE VAISSEAU

La possibilité d'effectuer une année au sein des forces sous-marines est offerte aux enseignes des forces de surface. C'est dans ce cadre du brassage des spécialités que j'ai embarqué en juin 2002 sur l'*Indomptable rouge*.

A peine le temps de récupérer mon "sac soum" que l'*Indomptable* appareille. Un embarquement rapide... Quelques réglages initiaux: le vocable "alerte" n'est plus l'ordre utilisé pour ouvrir le feu et le principal outil de travail de l'apprenti sous-marinier est son bleu de travail avec pour mission le suivi des tuyaux.

Après quelques temps passé aux différents postes de quart, j'ai fini par arriver au CO pour me plonger dans la DSM et dans l'élaboration de la situation tactique. Un des intérêts de cette année aura été de me permettre d'appréhender plus finement un domaine de lutte différent de celui auquel me prédestinait ma spécialité de détecteur. Elle m'aura également permis d'exercer régulièrement les fonctions d'officier chef du quart en plongée d'un bâtiment à propulsion nucléaire de près de 10 000 tonnes.

Au cours de mes deux patrouilles, j'ai par ailleurs pu apprécier l'originalité et la richesse des relations humaines au sein d'un équipage de sous-mariniers, expérience humaine dont je garderai un excellent souvenir. J'ai découvert l'attente des "familis", le rallye, la cabane,... autant d'événements qui ont une portée toute particulière au sein de ce "loft" géant qu'est un SNLE en patrouille.

Je me souviendrai aussi des autres moments forts d'un cycle, en particulier de l'entraînement: une chance pour les sous-marinières!

En conclusion, au moment de retourner le l'autre côté du dioptré, je considère cette année comme une expérience extrêmement enrichissante. J'espère que de nombreux autres "midships" surfacières auront la chance de la vivre et qu'il leur sera toujours réservé un aussi bon accueil.

EV1 DETEC Laurent Saunois

À LA POURSUITE DE LA PERLE BLEUE

Loin du port base, isolés de la famille et des amis pour un déploiement en Méditerranée, les marins de la *Perle* ont vécu cet été une activité soutenue au service de plusieurs missions de renseignement sans interruption durant deux mois.

Journal de bord :

1300h, un samedi après-midi, pleine canicule,

L'officier de suppléance et l'équipe de quai de l'ESNA, sont venus assister à l'appareillage en darse Misslesy.

"Largué-appareillé !"

Même si le bateau n'est pas "au top", le pari est gagné, la *Perle* franchit les passes de Toulon. Que d'efforts pour appareiller à temps. Deux mois pleins de navigation et deux escales méditerranéennes pleines de promesses devant nous, c'est parti pour l'aventure...

Samedi, 3 heures plus tard :

la *Perle* plonge, descend dans les grands fonds le long de la côte Ouest Corse puis de la Sardaigne.

La navigation dans le Canal de Sicile, un passage relativement large avec peu de courant nécessite tout de même de se préparer avec rigueur, on ne salt jamais : un contact intéressant à pister dans les faibles fonds du détroit... Et puis les centrales à inertie ont déjà montré autrefois leurs caprices.

Dès les premières heures de plongée, chacun s'efforce de rendre la vie quotidienne la plus agréable possible : de cette qualité dépend en partie la capacité à endurer en mer, gage de la réussite des missions à venir.

Au premier jour, le matériel "eaux chaudes" est mis en place : en Méditerranée centrale, la température de l'eau de mer atteint cette fois-ci les 30° en surface, à 2° près des maxima de l'Océan Indien. Heureusement, la descente à 120 m va apporter un peu de "fraîcheur" réclamée par les mécaniciens.

Le lendemain, premier dimanche à la mer :

A l'heure où le rouge lugubre éclaire encore les coursives matinales, le cuisinier est à pied d'œuvre : 75 repas à servir, dignes d'un grand chef.

A midi, la bonne humeur est au rendez vous autour de la table, avec les premiers baptêmes d'un équipage très Black-Blanc-Beur et Jaune. Les sourires et les rires s'installent dans les carrés et la cafétéria et, en fin de déjeuner, les chants remplacent les discussions entre camarades: une tradition des sous-marinières qui perdure, et un bon indicateur du moral de l'équipage.

Du jeudi 17 au lundi 21 juillet : Escale à la Sude (Crète)

Enfin se profile La Sude, en Crète, le prochain port d'escale, avec aujourd'hui l'envie de "chasser le mauvais sort", la dernière escale de l'équipage datant de deux ans.

La *Perle* remonte à l'immersion périscopique entre les îles grecques, puis fait surface à la nuit tombante au large des îles Kithira, au nord ouest de la Crète. L'air frais et la navigation sous les étoiles le long des côtes occidentales crétoises attirent les fumeurs en passerelle: l'impatience de toucher une terre nouvelle est toujours aussi grande, le sommeil est impossible à trouver.

Cette escale sans soutien d'autre bâtiment, est une première pour les SNA français : les autorités militaires locales ont autorisé la présence d'un sous-marin nucléaire occidental à l'intérieur même de leur base navale plutôt qu'au quai OTAN, loin de la ville et trop impersonnel.

A l'aube naissante, par mer d'huile, se dessine enfin la baie de La Sude tant attendue : remontée sur le pont de l'antenne linéaire acoustique, puis cap vers le fond du golfe en laissant l'île rocheuse de Souda sur tribord.

La *Perle* s'accoste en milieu de matinée sous une chaleur déjà accablante. On vient brancher les servitudes de quai, eau, électricité.

L'équipage quitte rapidement le bord pour une douche hawaïenne à l'hôtel, ancien vestige de l'époque vénitienne. Farniente à la plage durant la journée, Ouzo local pour arroser les plats méditerranéens crétois, à la terrasse nocturne de restaurants à ciel ouvert... Un programme et une escale très agréables.

Durant les cinq semaines suivantes : plusieurs missions opérationnelles en Méditerranée Orientale.

Suite au prochain numéro de TOP LA VUE



Bonjour TOP la VUE.

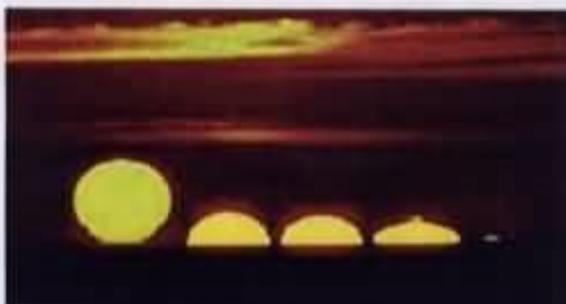
Drôle d'animal aquatique que ce sous-marinier, myope sous l'eau et qui témoigne d'une vue perçante lors de la reprise de vue.

C'est là tout le problème. A la vision de ce monde extérieur, comment ne pas être abusé par l'inconnu ? Les rencontres étranges sont le lit de la littérature maritime. Ainsi en est-il du 'Rayon Vert', l'un des derniers mythes maritimes, souvent conté par Jules Verne dans ses récits de voyages fantastiques.

Quid de la poésie. Le rayon vert peut apparaître sous six ou sept formes différentes dont deux sont relativement communes (90% des observations) .

Soit il est visible quelques secondes avant ou après le coucher du Soleil soit il peut apparaître alors que le disque du Soleil est encore bien visible au-dessus de l'horizon :

- par réflexion sur le sommet de fins nuages d'altitude, quand le soleil approche de l'horizon,
- fin arc de cercle verdâtre sur la frange du bord supérieur du disque solaire quand celui-ci tangente l'horizon, durée de 10 à 15 secondes,
- sous forme de petite tâche surplombant le 1/2 disque supérieur quand le soleil descend sous l'horizon, durée de 2 à 5 secondes,
- comme un dernier rayon de couleur bleu-vert, le phare vert, à la disparition du soleil sous l'horizon, durée de 2 à 3 secondes.



Apparition du rayon vert au coucher du Soleil précédé par un mirage inférieur lié à une inversion thermique près du sol. Photographie composite réalisée avec un téléobjectif de 200 mm.



Le rayon vert qui apparut quelques minutes après le 4e contact lors de l'éclipse solaire totale du 21 juin 2001 à Madagascar.

Pour le voir :

au coucher du soleil soit en bord de mer en se trouvant à quelques mètres d'altitude, soit en montagne ; en règle générale, plus la position d'observation est élevée, plus la couleur est dense.

LV Cueff

LA JOURNÉE DU SOUS-MARIN

Le chef d'état major de la marine, après avis favorable du cabinet du ministre et des anciens combattants, a donné son accord à l'instauration d'une journée annuelle des sous-marins le 27 novembre. Cette date a été choisie, car le 27 novembre 1942 cinq sous-marins quittaient Toulon sous les bombes allemandes, pour ne pas avoir à se saborder. L'épopée du Casabianca commençait. Cette journée aura une double dimension, celle du souvenir des sous-mariniers disparus en mer, dans toutes les circonstances, celle des sous-mariniers d'aujourd'hui et de demain. A Brest et à Toulon, au moins, pourquoi pas à Cherbourg et à Rosnay également, des manifestations seront organisées : mieux faire connaître les sous-marins, y attirer de nouvelles vocations, resserrer les liens avec les anciens (qui y seront associés). Les propositions concernant cette journée sont attendues et seront transmises par les chefs d'escadrilles et commandants d'unités.

LES MÉDIAS

Ils sont très présents dans les différentes enceintes des forces sous-marines. Le sujet plait et il est important que les médias parlent des sous-marins puisque 75% des Français connaissent les armées au travers des médias. A l'occasion, il peut y avoir une phrase ou une présentation qui déplaît : c'est un peu le prix à payer... Tout en restant très direct et naturel, il faut être un tout petit peu méfiant et vigilant pour ne pas se faire - piéger - et donner matière à critique. Quant au meilleur droit de réponse éventuel, sauf cas très particulier, il est de publier ultérieurement un article qui vient contredire les assertions du précédent.

MONSIEUR DEBRÉ À BORD

Parmi les personnalités accueillies les premiers heures de mer d'un départ en patrouille, monsieur Jean-Louis Debré, président de l'Assemblée Nationale, et par là troisième personnage de l'Etat, a appareillé sur l'*Indomptable* en août. Il a très vivement apprécié cet embarquement, a tenu de très nombreuses conversations avec l'équipage et pu mesurer la réalité de la vie des sous-mariniers. A son tour, il a apprécié le baptême de cette première plongée, en 203.

LE LIVRE DE MICHEL BEZ

Le livre de peinture consacré aux sous-marins réalisé par Michel Bez, se façonne progressivement. Le texte en français et en anglais s'écrit également. Monsieur Michel Déon, auteur célèbre, marin fameux et académicien est venu dans les forces sous-marines en octobre afin d'en sentir l'atmosphère et écrire la préface. L'organisation des souscriptions va prochainement être définie.

FENETRE SUR LES FORCES SOUS-MARINES ETRANGÈRES

NAUFRAGE DE LA COQUE DU K159 RUSSE LE 30 AOÛT 2003

Le 30 août dernier, au cours de son remorquage de Gremikha vers le chantier naval de Polyarny, le K159 russe, ex-type November, avec 10 hommes à bord, a fait naufrage en mer de Barents au Nord de l'île Kildin, près de la péninsule de Kola.

Malgré les opérations de recherches (trois destroyers, deux navires de renflouement et plusieurs aéronefs), un seul membre d'équipage a survécu, sept sont portés disparus et deux corps ont été retrouvés. L'épave gît actuellement par

"NOVEMBER" class



238 m de fond, panneau du massif ouvert.

Ce sous-marin de 3000 tonnes, 11^{ème} d'une série de 13 November, a été construit au début des années 60 et retiré du service actif en 1989.

Equipé de deux réacteurs à eau pressurisée, chacun d'une puissance de 70Mwt (17500 cv), ce sous-marin de 108 m de long et d'une hauteur de 7.9 m, était capable de se déplacer à une vitesse de 30 nds en plongée.

UN TEST GRANDEUR NATURE



Coup au but pour le SNA *Casabianca* qui vient de détruire récemment l'ex-*Balny* d'une salve de SM 39 type 8 tirée à distance maximale. L'objectif était de vérifier que nos armes vieillissent bien.

Ce jour là, pas de témoin pour observer l'agonie de la cible. La frégate *Primauguet*, l'avisos *Cdt Blaison* et 2 avions ATL2 se relaient sur zone, à distance de sécurité, afin d'éloigner les curieux.

Trois minutes après l'ouverture du feu, l'ex avisos escorte est hors de combat. Achevé par les nombreux coups de l'artillerie des bâtiments de surface, il rejoint très vite les profondeurs.

ET FRANÇAISES.....

RETOUR À DEUX ÉQUIPAGES SUR L'AMETHYSTE

26 mois de prise en charge

Au mois de juin 2001, l'équipage bleu de l'*Améthyste* était mis en sommeil à cause de difficultés d'entretien et d'un déficit de personnel. De nouvelles méthodes de travail s'imposaient donc à l'équipage rouge. En effet il n'était plus possible de profiter de l'aide du "bis" - même si l'équipage d'alerte fournissait quelques renforts - pour partager le travail d'entretien, de mise à jour de la documentation ou de service au mouillage. En contrepartie, les sous-marinières de l'*Améthyste* étaient "propriétaires" de leur bateau. L'ayant constamment à charge, ils en maîtrisaient donc toutes les spécificités (les caprices des bouilleurs, les broutements du périscope, la commutation des MEP...) et l'ont parfaitement entretenu.

Retour à la normale

Mais si l'équipage rouge est constitué de marins chevronnés, les bleus ne sont pas tous des néophytes. C'est en effet un équipage déjà formé qui a investi le 28 juillet 2003 les bureaux au troisième étage de l'ESNA. Laisant leur bâtiment dans les mains des seuls "rouges", l'équipage bleu du *Rubis* au complet et son commandant (capitaine de frégate de la *Hosseraye*) ont ainsi changé de nom pour devenir *Améthyste* bleu.

Même si l'on se sent soudain à l'étroit dans les locaux de l'*Améthyste*, les nouveaux venus sont accueillis avec enthousiasme. Car la réactivation du second équipage annonce un retour à des cycles plus réguliers, c'est à dire à des périodes de soutien pour diminuer les contraintes de service et à de vrais périodes de permissions.

Une optimisation des Journées Equivalentes Puissance Contractuelle (JEPC)

Certes le retour à deux équipages sur l'*Améthyste* aura un impact important sur l'activité des sous-marinières, mais également sur l'activité du bateau, et plus particulièrement sur celle du réacteur nucléaire. Ce cœur doit être changé dans un an lors de la prochaine IPER du sous-marin, mais il n'est pas encore arrivé à sa limite de vie. Pour optimiser son utilisation, l'IPER est ainsi retardée de 10 mois (90 mois depuis la dernière IPER) et le programme d'activité des SNA est optimisé pour que les deux équipages utilisent au mieux le potentiel restant du cœur de l'*Améthyste*.

DES NOUVELLES DU VIGILANT

Après une longue marche de 240 mètres sans tambour ni trompette, de la nef Laubeuf au dispositif de mise à l'eau, la construction du SNLE *le Vigilant* a repris. Un nouveau jalon a été franchi en juin : les éléments combustibles nucléaires ont été embarqués transformant le sous-marin en un système nucléaire militaire (SNM). Puis, en juillet, c'est au tour de la machine d'effectuer les essais sous vapeur fossile pour qualifier la partie vapeur du sous-marin. Pendant ce temps, les travaux de montage vont bon train et les différents MERI (mise en route d'installation) et essais se déroulent sur un rythme soutenu.

Le GSM compte, au 31 juillet 2003, 102 "bleus", 25 "rouges" et 33 "jaunes", soit 160 personnes. Mais quel est le rôle de cet équipage puisque leur sous-marin est en construction ?

Tout d'abord, il veille au bon déroulement de la construction, au respect par DCN du programme d'avancement et assure un suivi des essais. Ces tâches de contrôle étatique lui sont confiées par l'Etat-Major de la Marine, la Délégation Générale pour l'Armement et la Commission Permanente des Programmes et Essais.

D'autre part, il participe à la réalisation des MERI et essais et contribue à la préparation et à la planification des essais à la mer. Il assure la permanence et l'astreinte nécessaires au fonctionnement en toute sécurité du sous-marin en chantier. Ces tâches sont effectuées au profit de l'industriel.

De plus, comme tout équipage de SNLE, le personnel doit acquérir les qualifications nécessaires (atomicien et missilier, en particulier) et avoir un niveau d'entraînement satisfaisant pour débiter les essais à la mer. L'équipage participe donc à des séances de simulateur au CPE/FSM, des séances de CES, de CESI et autre PAVOI. Cet entraînement ressemble fort à celui d'un SNLE dans le cycle opérationnel. Mais l'éloignement à Cherbourg en complique souvent l'organisation. L'équipage jaune, ou service *soutien chantier*, est essentiellement composé d'une trentaine de quartiers maîtres et matelots EICD qui assurent des tâches de surveillance des travaux à feux nus et contribuent ainsi à conserver un chantier de construction le plus sécurisé possible.

Le Vigilant en quelques dates :

Evénements passés et ...

Décembre 1993	Découpage de la première tôle
Mars 1995	Début de montage des tronçons
Janvier 1999	Mise en place du premier tube lance missile
Juin 1999	Mise en place du dernier tube lance missile
24 août 2000	Embarquement de la verticale électrique
12 décembre 2000	Mise en place du massif
4 novembre 2001	Fermeture de l'arrière
28 novembre 2001	Fermeture de l'avant
15 avril 2003	Transfert sur le dispositif de mise à l'eau
Juin 2003	Embarquement des éléments combustibles neufs
Juillet 2003	Essais sous vapeur fossile

...objectifs à tenir.

9 septembre 2003	Divergence chaufferie
23 septembre 2003	Première mise en eau
23 octobre 2003	Chaufferie qualifiée pour essais (CQE) et prise d'armement pour essais
1 ^{er} décembre 2003	Première sortie à la mer (PSM) et présentation aux essais officiels (PEO)
1 ^{er} août 2004	Réception (examen des installations)
6 novembre 2004	Admission au service actif

Un peu d'héraldique : comment expliquer l'insigne du Vigilant

Motif circulaire bordé d'un cordage d'or représentant le globe terrestre aux océans et mers d'azur et aux continents de sinople, à un sous-marin de sable, contre-passant, émergeant des flots et brochant la partie supérieure du continent africain et la partie inférieure de la verge de l'ancre de marine d'or en principal à l'inscription en chiffres de sable, placée en arc de cercle sur le bras de l'ancre au niveau du diamant "1678 - 2004". L'ancre de marine est accompagnée à dextre d'un vaisseau de haut bord à la coque de tenné et à la voile d'argent voguant sur une mer onduée d'argent, vu de $\frac{3}{4}$ tribord arrière, battant pavillon d'argent.

Au chef, placée en arc de cercle, l'inscription en lettres capitales d'or "SNLE".

En champagne, placée en arc de cercle, l'inscription en lettres capitales d'or *Le Vigilant*

Ce motif symbolise le passage de témoin entre le troisième vaisseau portant le nom de

Vigilant (1678-1699) qui s'est illustré lors de la victoire de Béziers remportée sur la

flotte anglo-hollandaise et qui est vu s'éloignant, et le SNLE *Le Vigilant* qui arrive. Le globe terrestre faisant le fond du

motif symbolique illustre la vigilance permanente assurée par les SNLE du fond des océans.

