

# TOP LA VUE

LE MAGAZINE DES FORCES SOUS-MARINES

Janvier 2004

TOP LA VUE N° 3

## LES VOEUX D'ALFOST

*L'année 2003 apporte un bilan complexe et contrasté.*

D'abord il y eût beaucoup de premières : en Irak la France s'est tenue à l'écart d'une opération militaire où, à des degrés divers, nos alliés s'engageaient dans une même coalition ; en Afghanistan, l'OTAN s'est installée hors zone, c'est à dire hors de la zone nord-atlantique dans laquelle son discours la cantonnait jusque là ; en Macédoine avec le soutien de l'OTAN et seule en Afrique, l'Union Européenne a conduit ses deux premières opérations militaires ; dans le grand nord, la coopération militaire avec la Russie a fait un bond en avant avec l'activité commune mettant en jeu deux SNA, le *Casablanca* et le *Vepr*, encadrés par le *Latouche-Tréville* et le *Chabanemko-Levchenko*. De tous ces événements, quels seront les lendemains ?

La situation géostratégique et militaire continue sa mutation. A une extrémité du spectre, l'arme du terrorisme tente de multiples acteurs et engendre une mouvance aux liens et aux contours passablement flous ; à l'autre extrémité, les forces conventionnelles se rallient au nouveau concept très organisé et codifié de la NRF (Nato Response Force) prôné par l'OTAN. Les SNA y trouvent d'ailleurs leur place.

En toile de fond de ces incertitudes, omniprésente, insensible et inébranlable, la permanence d'un SNLE à la mer au moins, a été assurée. La posture a été tenue. Le rôle politique de l'arme nucléaire et de la dissuasion nucléaire a été rempli. Les circonstances internationales l'exigeaient tout particulièrement.

La joie des retrouvailles de la famille des sous-marinières s'est exprimée le 27 novembre à Toulon dans une ambiance chaleureuse et ouverte, montrant combien la journée annuelle du sous-marin avait un sens et répondait à un besoin. Le soutien de l'Agasm a été précieux. Cette journée a connu un vif succès : bravo aux organisateurs.

Elle ne doit pas pour autant faire oublier les difficultés. La disponibilité des sous-marins n'a pas été à la hauteur du besoin et quand elle a été acquise, ce fut au prix d'efforts importants et d'une opiniâtreté rugueuse. Tout le personnel s'y est mis avec cœur mais aussi avec l'espoir d'une amélioration visible et prochaine. Il est indispensable qu'elle arrive en 2004 sinon la force n'y résistera pas. Les rechanges non réparés en temps

utile, les approvisionnements tardifs et obtenus par des circuits compliqués, une certaine perte de savoir-faire ouvrier ont encore été pour une grande part responsables des difficultés rencontrées. L'optimisme peut heureusement se fonder sur les progrès accomplis par DCN, par le SSF, par la passation de contrats forfaitaires appropriés, et aussi par l'action permanente et obstinée des équipages.

En 2003 la situation quantitative du personnel s'est plutôt dégradée. C'est de justesse que



neuf équipages de SNA ont été maintenus ; ils ont pu fonctionner grâce à des mises pour emploi fréquentes et des ajustements temporaires de leurs effectifs. Doter les SNLE du nombre d'équipages suffisants, revenir à dix équipages complets de SNA, accroître au niveau nécessaire les effectifs de l'Île Longue et retrouver un environnement convenable sont les objectifs immuables des forces sous-marines. Des mesures énergiques ont été prises : améliorer le recrutement, augmenter la capacité des cours de formation, ne pas fournir de sous-marinières à la DCN pour les sous-marins en entretien majeur comme sur la *Perle*, tenter de fidéliser ceux à qui on peut offrir des perspectives satisfaisantes. La Marine met en œuvre ces mesures sans faiblesse car elle en a mesuré les enjeux. Le personnel des forces sous-marines a quant à lui relevé le défi et supporte l'effort commun : l'optimisme vient pour une bonne part de sa qualité, de sa motivation, de ses propositions.

L'année 2004 va fortement mobiliser les forces sous-marines. Avec les essais du *Vigilant*, signe de la pérennité de la FOST, et ceux du *Triomphant*, le maintien de la posture va demander de la réactivité pour ajuster les calendriers, absorber les retards, adapter la formation. Les premiers essais du M51 donnent également confiance dans l'avenir. Pour les .../...

### Dans ce numéro :

Les vœux d'ALFOST	P. 1 et 2
Les vœux du CPNO	P. 2
20 ans d'observations bénévoles	P. 2
Témoignage du MP Dagnet	P. 3
Journée du sous-marin	P. 4
Sous terre et sous les mers	P. 5 et 6
Effet de voilure	P. 6
Témoignage du MP Tiné	P. 7
Fenêtre sur les FSM étrangères et françaises	P. 8
A la poursuite de la Perle bleue (suite)	P. 9



## LES VŒUX D'ALFOST (SUITE)

### DU CÔTÉ DES PARRAINAGES

Trois municipalités ont entrepris des démarches de parrainage : Rueil-Malmaison pour l'*Emeraude*, Thionville pour la *Perle* et Bar-le-Duc pour l'*Améthyste*. Nancy pourrait être la première ville marraine d'un SNLE. Des quasi parrainages sont en cours de formalisation entre l'île Longue et Quimper, Rosnay et Le Blanc, Sainte Assise et la communauté d'agglomérations qui l'entoure. Les démarches ne sont jamais très rapides et il faut persévérer. Les échéances électorales de mars (régionales) vont sans doute ralentir les procédures mais la volonté des élus est intacte. Celle des forces sous-marines également...

### RENFORT

Arrivée de deux OSC à l'EM ALFOST. Bienvenue aux aspirants Aude Bressollette-Lerolle et Thomas Maire. Ils viennent renforcer le bureau relations internationales de la division Opérations.

### VISITES

Les visiteurs d'horizons très variés se sont succédés au sein des forces sous-marines en 2003.

Qu'il s'agisse d'ambassadeurs, de responsables politiques, de chefs d'entreprises ou patrons d'industries, tous manifestent un évident intérêt à découvrir la force.

Les présentations qui leur sont proposées leur permettent non seulement de mesurer le haut degré de technologie développé mais aussi d'apprécier la compétence des hommes.

C'est bien souvent émerveillés qu'ils achèvent leur bref passage dans nos unités.

SNA, la mission Agapanthe va renouer avec les déploiements en océan Indien. Le retour d'une meilleure disponibilité permettra de remplir un contrat opérationnel mis à mal ces derniers mois et qui se fonde sur un fort taux d'activité en Atlantique (tout l'Atlantique), en Méditerranée, en océan Indien, avec les escales qui font partie intégrantes de nos missions. La base de l'île Longue est entrée dans son système à trois engrenages : celui du court terme avec les sous-marins dans le cycle, celui du moyen terme avec les rénovations indispensables, celui du long terme avec l'adaptation M 51. Les stations de transmissions dont la fiabilité a souffert d'un financement du MCO toujours trop étriqué vont retrouver leur pleine disponibilité. Le soutien à l'exportation va se concrétiser par la formation des Malaisiens et le réarmement du *Ouessant*. Les escadrilles qui ont évolué vers une consolidation de leur rôle et de leurs moyens, seront aux premières loges pour coordonner, soutenir, entraîner, administrer, et former en liaison avec les écoles.

### LES VŒUX DU CPNO

En commençant ces vœux, je me retourne un instant sur l'année 2003, bien remplie pour les forces sous-marines : armement du *Vigilant*, déploiement estival pour la *Perle*, la première journée annuelle du sous-marin qui a connu un vif succès, des situations en personnel et en matériel difficiles. Grâce à l'engagement de tous et non parfois sans mal, vous avez mené à bien les missions qui vous étaient confiées.

Les efforts continuels que vous faites, soyez en sûr, sont reconnus par nos chefs. L'année 2004, je l'espère, verra le bénéfice des mesures prises pour accélérer les opérations d'entretien des matériels de nos unités et ainsi retrouver une certaine sérénité.

Je salue la disponibilité, le dévouement et le professionnalisme des femmes et des hommes qui servent, directement ou indirectement les forces sous-marines. Je vous souhaite à tous ainsi qu'à vos familles et à ceux qui vous sont chers, mes vœux les plus sincères de bonne et heureuse année 2004.

### 20 ANS D'OBSERVATIONS BÉNÉVOLES

Le 25 novembre 2003, le directeur départemental de Météo France a remis au commandant du Centre de Transmissions de la Marine de Ste Assise, une médaille de bronze de la météorologie, en remerciement des 20 années d'observations bénévoles. En effet, chaque matin, l'officier de garde du site recueille des informations de température et de pluviométrie (eh oui, cela arrive !) qui sont transmises une fois par mois vers le centre météo.

Le personnel du CTM, à son tour, a offert une tape de bouche qui trouvera une place privilégiée dans les locaux de Melun Villaroche.

Une précision s'impose toutefois : le CTM ne fait que perpétuer un service rendu par les techniciens de France Télécom, premier propriétaire du site. La Marine Nationale en a fait l'acquisition en 1996 après plusieurs années de « location » de service. Cette cérémonie est l'occasion de rappeler que quelque part en région parisienne, des marins contribuent avec fierté, à la mission de dissuasion.

Il restera à l'état-major d'Alfost d'impulser, d'anticiper, de convaincre, ou encore de gérer les ressources humaines ; en son sein, le Cofost, après avoir mis en service le secours de Lyon Monverdu, et avoir pris en charge le contrôle de tous les sous-marins, va devoir mettre en œuvre toutes ces évolutions prometteuses : les sous-marins sont ainsi les premiers à être prêts à s'adapter à la nouvelle organisation des opérations navales.

Mes vœux pour cette nouvelle année vont d'abord vers vous et vos familles. Construire sa vie, construire sa famille, sont l'œuvre du temps et de la durée, et demandent de s'ouvrir au monde et de prendre en compte de façon réaliste et partagée ses contraintes professionnelles. Ils vont ensuite à chacune de nos unités et à l'ensemble des forces sous-marines pour que tous atteignent avec la force que donne l'esprit d'équipe, les objectifs qui lui sont assignés. Bonne année 2004.

VAE Thierry d'Arbonneau

MP Dominique LANOË



EV1 Lagarde, CDT le CTM Ste-Assise

## TÉMOIGNAGE

### ITINÉRAIRE D'UN OFFICIER MARINIER NAVIGATEUR

Août 1988 ! J'arrive seul à Cherbourg, ville que je connais déjà, pour incorporer le Centre d'instruction naval de Querqueville. C'est décidé, j'entre dans la Marine. Natif des bords de la Manche, plus exactement de la Côte de Nacre, j'ai passé le plus clair de ma jeunesse sur l'eau entre voile et pêche. Mon avenir professionnel ne pouvait que passer par un métier de la mer.

CIN Querqueville, les premiers pas dans cette nouvelle vie... Transition parfois difficile pour certains qui abandonneront déjà le navire.

Quant à moi, je suis venu décrocher ce brevet élémentaire d'équipage et rejoindre l'école de manœuvre et navigation de Lanvéoc pour devenir bosco. Mais parfois, au détour d'une course, on croise de vieux loups de mer, dont les conseils avisés vous font réfléchir et déjà des décisions importantes sont à prendre : bosco ou timonier, j'hésite beaucoup... Timonier ! Ce sera donc le soleil, la Côte d'Azur, le fameux port de guerre de l'Empire.

A Toulon, au CIN Saint-Mandrier à l'Ecole des timoniers je crois en mon destin ! Cinq mois de formation intensive, pour connaître et percer les secrets du « scott », des pavillons, de la phonie, des rites et de l'ambiance particulière qui règne à la passerelle d'un navire de guerre.

Le soleil sera vite remplacé par la grisaille bretonne. Sous la pluie je rejoins l'Orage, ce grand navire si particulier, premier contact avec le métier. Moi qui voulais devenir bosco, je les envie un peu ce premier jour, ils sont tous là en pleine manœuvre d'enradrage, moi je rejoins la passerelle où je découvre enfin la vie que j'ai choisie, jeune mousse : la formation en double et un passage obligé pour devenir adjoint de quart « cornaqué » par des vieux boscos et des anciens timoniers, la méthode ne manque pas de charme : théorie et pratique chacun sa spécialité.

Après deux années de navigation sur le TCD *Orage*, je rejoins à nouveau le CIN Saint-Mandrier pour la suite de ma formation. Entre temps, une nouvelle école est née : Maistrance signant par-là même la mort de la célèbre Ecole des mousses.

A mon arrivée à l'Ecole des timoniers, nous sommes quatre quartiers-maîtres la tête encore pleine de souvenirs de tempête, d'escales au bout du monde. Nous incorporons une classe déjà constituée depuis trois mois, ils sont tous très avides de renseignements : notre expérience au sein des forces aura été un facteur d'intégration parmi ces tous jeunes maistranciers qui cherchent encore leurs voies.

Le destin, encore lui, et ma curiosité sans doute me font rallier l'école de navigation sous-marine. Les bateaux noirs m'attirent vers eux et je ne les quitterais plus. Affecté comme timonier sur le SMD *Doris*, je découvre un nouveau métier, un monde silencieux et inconfortable. Un homme sort du lot, le "patron", navigateur de métier, marin dans l'âme. Ma voie est toute tracée : je veux devenir patron sur sous-marin.

Sélectionné au brevet supérieur de navigateur à Lanvéoc-Poulmic, je quitte la *Doris* en laissant également mon brevet de timonier car la prochaine affectation aux sous-marins sera comme patron du pont.

Un an de grisaille mais aussi beaucoup de plaisir. Le cours de navigateur à l'école navale est sans doute un des plus prestigieux pour un officier marinier. Je le vis comme un rêve : manœuvre, navigation, « boscoterie » et sorties en mer sur bâtiment école sont notre lot quotidien, mélange subtil du métier de timonier et de bosco. Déjà alors, germe en moi le désir de commander un jour.

Je finis ma formation de chef de quart à Toulon sur le chasseur de mines *Persée* comme plongeur de bord. Je suis ravi mais la manœuvre m'importe plus. Après une année passée à bord, les bateaux noirs me rappellent à eux et leur école aussi.

Quelques mois encore à peaufiner le métier de patron et je découvre ma première affectation comme patron du pont sur SNA. Ce sera l'*Emeraude*, équipage bleu. Je redécouvre avec passion les sous-marins, rien n'a changé en apparence mais dans le fond un nouveau format d'utilisation de nos SNA se profile et les missions aussi : le sous-marin n'est plus seul, maintenant il est intégré à une force... le sous-mariner s'adapte facilement !

Après quinze années, je suis maintenant maître principal. Ma carrière aux sous-marins va se terminer, je vais sans doute revenir à ma première vocation, la surface, et par-là même redevenir une cible... cette fois avec l'avantage de connaître parfaitement mon nouvel ennemi pour exercice, mais ami pour la vie !!!



MP David Dagnet, patron du pont du *Casabianca* bleu

## PREMIERE JOURNÉE ANNUELLE DU SOUS-MARIN

Le 27 novembre sera désormais la journée annuelle du sous-marin. Cette année à Toulon, pour la première, si le soleil n'était pas au rendez-vous, le beau temps était en revanche dans les cœurs de chacun, anciens et jeunes, venus échanger et faire partager leur passion pour les bateaux noirs.

L'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque a remarquablement relevé le défi de l'organisation d'une telle manifestation et cela dans des temps records. Elle a su concilier la mémoire avec le présent et le futur.

Le souvenir était bien présent. L'ensemble des fanions de la force étaient rassemblés pour l'occasion afin de rendre hommage à ceux qui ont donné leur talent et parfois même leur vie à cette formidable aventure que représente la sous-marine et dont M. Sheldon-Duplaix a dressé un tableau historique depuis 1945 devant un public nombreux et passionné.

Les rencontres entre les anciens venus en nombre et ceux d'active ont pu continuer autour des magnifiques buffets dressés au forum et au carré officiers de l'ESNA, accueillant



respectivement Natacha Hochman venue dédicacer son livre - Des sous-marins et des hommes -, et Michel Bez, peintre de la marine, dont les œuvres seront rassemblées dans un ouvrage à paraître fin avril intitulé - Les sous-marins français d'aujourd'hui -. Le *Casablanca*, fier héritier de son glorieux ancêtre arborait ses couleurs et le fameux Jolly Rogers pour nous rappeler que le 27 novembre 1942, le commandant L'Herminier et son équipage dirent non à la défaite en s'échappant de Toulon sous les bombes allemandes afin de continuer le combat sous d'autres cieux et notamment contribuer à la libération de la Corse. En souvenir de cet événement, le *Casablanca* s'est vu parrainer par l'association des anciens des services spéciaux. Plus d'une centaine d'élèves ont pu découvrir l'intérieur d'un SNA et le quotidien de ceux qui le font vivre. Héritières d'un riche passé, les forces sous-marines n'ont de cesse de se tourner vers le futur, et ce futur rime avec le mot jeunesse.

EV1 Olivier Tupet



## LES SOUS-MARINS FRANÇAIS D'AUJOURD'HUI

En avril 2004 paraîtra - Les sous-marins français d'aujourd'hui -, nouvel ouvrage du peintre de la marine Michel Bez. Chronique d'un succès garanti.

Les sujets dessinés et peints par Michel Bez nous invitent à un voyage fantastique sur le mode d'un reportage vivant dans l'antre des bateaux noirs. Il nous offre une vision rare et intimiste de la vie quotidienne à l'intérieur du monde des sous-marins et des sous-marinières.

Après le porte-hélicoptères *Jeanne d'Arc* (Editions Lavauzelle), la frégate furtive *La Fayette* (Editions du Chêne) et le porte-avions *Charles de Gaulle* (Editions du Chêne), un aspect essentiel des forces navales est ici traité en conciliant une description précise et détaillée avec la liberté du regard de l'artiste.

Les textes riches d'expérience et très documentés du vice-amiral d'escadre Thierry d'Arbonne, traitent successivement de la dissuasion dont la composante maritime est portée par les SNLE, des SNA et de leurs missions, des équipages et de la vie à bord, de la construction des sous-marins de la marine nationale à Cherbourg et de ceux destinés à l'exportation. Enfin, une vision panoramique de l'histoire des sous-marins nous emmène sur les traces des premiers sous-marinières et de leurs fantastiques machines.



## SOUS TERRE ET SOUS LES MERS (MÉMOIRES D'UN ANCIEN)

Le 08 Octobre 1959, départ de Brest pour le centre de formation maritime d'Hourtin en Gironde pour y apprendre les rudiments de la vie militaire pendant deux mois de classes avec tout ce que cela comporte comme temps passé au passage chez le coiffeur, au marquage des vêtements à l'encre de chine, au pliage de ces mêmes vêtements au carré de 25 cm par 25 cm, aux apprentissages divers comme marcher au pas (eh oui, pour certains ce n'est pas facile), s'entraîner au maniement des armes et à l'armement des embarcations en la charmante compagnie de dames (de nage bien sûr). A l'issue de ces deux mois nous pouvons enfin porter le pompon, le ruban légendé « Marine Nationale » et la jugulaire sur notre bonnet car jusqu'alors nous ressemblions à des « Taulards » plutôt qu'à des marins.

En décembre 1959, je reste à Hourtin pour suivre le Cours Préparatoire aux Ecoles d'Electricité-Radio (C.P.E.R.) qui dure aussi deux mois et la première chose que je fais, c'est de faire mettre par le « Bouif » (Cordonnier) des semelles caoutchouc pour remplacer les fameux clous des brodequins et ainsi paraître un ancien par rapport à ceux qui viennent faire leurs classes.

1<sup>er</sup> Février 1960- Cours de B.E. électricien à l'Ecole des Marins Electriciens et de Sécurité à Querqueville où je me porte volontaire pour les sous-marins mais je suis considéré inapte temporaire malgré la réussite au passage du caisson et aux tests (Trop de volontaires).

A la fin du cours de BE, comme ça ne me disait rien d'aller en surface, je choisis une affectation Q.G. *Santon* étant persuadé que ce serait un poste assez tranquille pour pouvoir reposer mon volontariat sous-marin.

Lors du choix, nous ne savons pas grand-chose de nos affectations et à part que je savais que c'était en Algérie, personne n'était capable de me donner de plus amples renseignements.

Quelques jours de permission puis c'est le départ de Brest : 10 H de train pour aller à Paris et autant de Paris à Marseille pour quelques jours de transit au camp Sainte Marthe puis embarquer sur le *Sidi-Ferruch* où le peu d'argent que j'ai me permet simplement de louer une chaise longue au 3<sup>ème</sup> pont pour les deux jours de traversée en compagnie de légionnaires ( J'ai 19 ans) et d'appelés car de l'autre côté de la Méditerranée, c'est la guerre.

Août 60 - Lorsque j'arrive à Oran, un car vient nous chercher pour nous amener à Mers El-Kébir dans les souterrains percés sous la montagne où je suis affecté au service sécurité.

Sous terre, c'est une vraie ville où il y a 4 alvéoles avec Hôpital, bloc restauration, locaux techniques et la dernière alvéole comprenant le commandement et les bureaux administratifs et militaires. Cette affectation au service sécurité nous impose de faire non seulement le quart au P.C. Sécu. mais surtout aux cuisines

qu'il nous faut surveiller en permanence car un incendie dans un souterrain est très grave. En Algérie, l'époque du Ramadan nous pose des problèmes car les musulmans ne commencent à manger que lorsque le soleil s'est couché (même dans un souterrain) et il nous fallait rester parés à intervenir rapidement et ce, jusque tard dans la nuit.

Nous sommes de service tous les trois jours 24H/24 et sommes consignés à la base la plupart du temps car en ville il y a des attentats. J'ai passé mon premier Noël loin de chez moi à faire le quart de 23H à 01H à l'entrée du souterrain avec une mitrailleuse Thomson armée de balles réelles.

Le seul avantage que nous avions était de sortir du souterrain et d'aller nous baigner près de la jetée du port.

Mers-El-Kébir était aussi la base des sous-marins de 400 Tonnes type *Aréthuse* avec l'*Ariane*, l'*Amazone* et l'*Argonaute* et bien sûr, n'ayant pas failli à ma promesse je me reporte volontaire sous-marins et j'ai la chance d'y être admis.

Après avoir passé un an sous la terre, me voici sous les mers car étant affecté à la première E.S.M. je suis placé en subsistance sur le *Millé* un ancien sous-marin allemand du Type VII.C. portant le N° U.471.

Sous-Marin de 1000 Tonnes de déplacement d'une longueur de 66 m et de 6,2 m de largeur (avec le pont en bois et le schnorchel à boule rabattable sur la plage avant) il n'y a pas beaucoup de place et en tant que subsistant je n'ai pas le droit à la « Bannette chaude » et suis obligé de me contenter d'un hamac posé à même les plaques de parquet du poste torpilles avec pour agréable compagnie le Quartier-Maître dératiseur (non ce n'est pas ce que vous croyez) Bacchus qui est le chien mascotte du bord et dont on me refille la responsabilité c'est-à-dire qu'en plus de mon travail (en double) à bord je dois le faire monter en le mettant sur mes épaules pour lui faire passer les deux panneaux d'accès à la passerelle. Combien de fois n'a-t-il pas eu la tête coincée dans les barreaux de l'échelle et heureusement qu'il ne m'en a jamais voulu.

Certains d'entre vous en lisant ces lignes seront étonnés par cette histoire de chien mais à cette époque (1961), les appareils de détection des gaz nocifs n'étaient pas si fiables qu'aujourd'hui et ce sont les chiens (chaque sous-marin avait le sien) qui prévenaient que le taux d'oxyde de carbone à bord était

.../...



## SOUS TERRE ET SOUS LES MERS (SUITE)

important car ce gaz est inodore, incolore et plus lourd que l'air et donc reste près du sol et c'était le chien qui humait cet air le premier.

Cette subsistance m'a appris les rudiments de la vie sous-marine en tant qu'électricien en faisant le niveau des accumulateurs, apprenant la ventilation et la régénération de l'atmosphère, la manœuvre des barres de plongée, la distribution électrique, les circuits de chasse HP et BP etc, et quand nous étions à quai, si nous voulions sortir à terre, il nous fallait avoir répondu aux questions posées par les SM de service sur tout le bord : la moindre erreur et nous étions consignés à bord jusqu'à ce qu'on puisse répondre sans faute.

Il ne fallait pas badiner avec les QM.Chefs qui avaient 6 à 7 ans de marine et un jour que nous sommes rentrés plus tôt que prévu à la base, nous ne pouvions manger sur le bâtiment-base *Béarn* et nous sommes donc restés autonomes et avons mangé à bord comme si nous étions en mer. Comme il fait toujours beau à

Toulon, les responsables des tiers ont décidé de manger sur le pont (en bois). Les QM me disent d'aller chercher les gamelles des trois tiers à la cuisine et ce n'est pas évident de monter les gamelles par le panneau mais je le fais sans trop rechigner mais comme ça ne suffisait sans doute pas, quand le repas s'est terminé on me dit de faire la vaisselle et je suis d'accord, étant le plus jeune, pour faire la vaisselle de mon tiers mais on me demande de faire toute la vaisselle et là j'ai le malheur de rouspéter et je vois deux crab'-chefs arriver vers moi à la vitesse grand V, me prendre l'un par les épaules l'autre par les pieds et me balancer à l'eau par dessus les ballasts. Trempé, il a fallu que je fasse la vaisselle des trois tiers.

Si vous voulez connaître la suite de mes aventures sous-marines lisez les prochains numéros de [TOP LA VUE](#).

Claude Rogel

Président des Anciens sous-marinières du Finistère

## L'EFFET DE VOILURE...

Sous l'œil expert du tacticien et avec l'expérience du barreur, l'équipage de l'escadrille des SNLE et du CPE/FSM a participé au septième Challenge Propulsion Navale sur le plan d'eau de Pornic du 17 au 19 octobre 2003. Ces trois jours de régates sur les voiliers de la classe figaro de première génération ont été l'occasion de côtoyer dans un cadre inhabituel les acteurs, souvent peu connus, des études/développements et de la construction, ainsi que ceux plus connus oeuvrant pour l'entretien et la formation.



Sous les encouragements du VAE Capart, ancien ALFOST, l'équipage s'est toujours classé dans les dix premiers pour terminer au classement général huitième ex-aequo avec DCN Lorient sur 22 - figaro - en ligne. Malheureusement la quatrième manche nous a fait perdre la sixième place en raison d'une disqualification pour avoir coupé la ligne de départ trop tôt. C'est sous 25 nœuds de vent le dernier jour que nous avons réalisé nos deux meilleures places en nous classant devant les premiers du classement général provisoire. Derrière l'école navale classée troisième et devant le Charles de Gaulle classé onzième, les sous-marinières n'ont pas démerité face aux équipages entraînés et habitués à cette manifestation.

Les soirées des équipages ont permis la distribution de nombreux articles de représentation aux effigies de la FOST et de côtoyer les participants et supporters des différentes entreprises. Elles ont été l'occasion de nouer des relations avec nos farouches adversaires anglais de l'équipage Rolls Royce.

Pour reprendre l'idée d'une chanson de l'équipage AXILYA dont le skipper est un ancien patron machine de l'Inflexible Rouge, les quelques versets sur l'air bien connu retracent les grosses erreurs de chacun.

Major Christian Caradec que fais-tu ? J'abats pour laisser passer les bâbords amures...

Maître principal Bertrand Masse que fais-tu ? Je borde l'écoute de spi avant qu'il soit en tête...

Maître Vincent Durieux que fais-tu ? Je vais franchir la ligne une seconde avant le top départ...

Maître Frédéric Joyeux que fais-tu ? J'assure à l'avant malgré mes courtes nuits...

Maître Antoine Coinon que fais-tu ? Je me recentre au milieu de la flotte là où le vent mollit...

Maître Ronan Cousquer que fais-tu ? Je choque en grand après avoir bordé aux passages de bouées...

Capitaine Arnaud Julien-Laferrière que fais-tu ? Je me trompe de drisse faisant tomber la grand voile...

Equipage du Figaro Compagnie des Eaux que fais-tu ? Nous nous motivons !! fortement à tue-tête...

Equipage de l'escadrille que fais-tu ? Nous faisons notre meilleure place sans un bruit...

Les organisateurs nous ont donné rendez-vous l'année prochaine sur le plan d'eau de Cherbourg pour la huitième édition du challenge PN.

L'équipage de la section voile ESNLE/CPE

## TÉMOIGNAGE

Entré dans la Marine Nationale en 1984, après une première expérience "à la mer", courte mais enrichissante, je rejoins le monde sous-marinier dès 1988.

A ce point de ma carrière, une constatation s'impose à moi, dans laquelle réside, à mon sens, tout l'intérêt et la richesse du petit monde des forces sous-marines.

Durant ces années, j'ai eu l'occasion d'être confronté à des situations aussi variées qu'exaltantes où il était capital que chacun à son niveau apporte sa contribution propre, indispensable au succès de l'entreprise globale.

L'intime interdépendance qui lie les membres d'équipage d'un bâtiment n'est pas propre à une spécialité. Elle est particulièrement forte sur sous-marin. C'est un puissant moteur de cohésion de l'équipage.

En prenant de l'âge et de l'expérience dans mon métier, et grâce à une équipe d'adjoints compétents, j'ai pu cumuler ma fonction à bord avec celle de président des officiers mariniers durant les quatre dernières patrouilles de mon embarquement. C'est une charge supplémentaire de travail et de responsabilités accaparante mais très enrichissante.

Elle ne peut se réaliser que dans un environnement favorable. Il faut en premier lieu que la fonction de spécialité à bord n'en pâtisse pas et par conséquent être en mesure de déléguer. Ensuite, ce mandat exige de surcroît un investissement personnel de tous les instants assis sur des qualités humaines dont le charisme et l'empathie mais également sur une solide capacité d'adaptation et d'anticipation. Enfin il faut, et c'est sans aucun doute le paramètre sur lequel nous avons le moins d'influence, travailler en synergie avec des personnes de "bonne volonté" qui soient à l'écoute les unes des autres en alliant confiance et exigence.

J'ai eu la chance, durant mon dernier "quinquennat" sur "L'Indomptable" de réunir les trois ingrédients de cette recette, fruit non pas de l'improvisation ou du hasard mais de la qualité même des marins côtoyés.

En regardant dans mes "rétroviseurs" un instant, je pense dire sans me tromper que ma carrière aux sous-marins a été variée et forte en expérience, rarement ennuyeuse, et enrichie de rencontres de personnes de tous horizons, fraternelles, intelligentes et professionnelles.

MP Tiné

Ex-président des officiers mariniers de l'*Indomptable* bleu

## DES NOUVELLES DE ROSNAY

Pièce maîtresse de son dispositif de transmissions basses fréquences vers les sous-marins à la mer, le CTM de Rosnay connaît quelques déboires avec ses câbles de Litz qui lui donnent du fil à retordre. Il ne s'agit pas de cordes à piano mais de gros câbles composites cuivre/chanvre qui servent à faire circuler des courants de très forte intensité dans les Selfs de la cabine d'antenne, en s'affranchissant des phénomènes d'échauffement produits par l'« effet de peau ». Ces Selfs, au nombre de quatre, sont d'une taille impressionnante et seraient dignes de figurer dans les albums de Blake et Mortimer. Elles sont protégées de la foudre par des éclateurs sous lesquels on imagine tout à fait les malheureuses victimes de l'infâme Olrik. Tout est grand à Rosnay : la nappe d'antenne d'une superficie de plus de 400 hectares, est suspendue à 250 m du sol par 13 pylônes dont 7 sont plus grands que la tour Eiffel. En son centre, la cabine d'antenne n'a rien d'une cabane de jardin puisqu'elle pourrait abriter sans peine une cathédrale « moyenne ».

## IEI POUR LA PERLE

Le SNA *Perle* entre en indisponibilité pour entretien intermédiaire en février pour une durée de 7 mois, essentiellement pour effectuer un changement de cœur et des contrôles périodiques sur les circuits eau de mer.

Dans la continuité de ce qui a été expérimenté lors de l'IPER du SNA *Emeraude*, la marine ne fournira pour cette IEI aucun membre d'équipage en dehors de la période d'entrée en IEI et du redémarrage des installations après travaux.

Cette mesure vise principalement le maintien du nombre d'équipages opérationnels de SNA et à l'amélioration du déroulement des IPER/IEI par une plus grande responsabilisation de DCN.

## CHANGEMENT DE PACHA

Le mercredi 22 octobre 2003, le CF Olivier Jouslin de Noray a pris le commandement de l'équipage bleu du SNLE "L'Indomptable". Il succède au CV Louis-Michel Guillaume, appelé à d'importantes fonctions auprès de l'EMA, après une carrière exemplaire menée au sein des forces sous-marines. La cérémonie officielle a été suivie d'une cérémonie de débarquement moins solennelle mais s'inscrivant pleinement dans les traditions de la marine. Le CV Guillaume, embarqué sur



un loup de mer armé par l'ensemble de ses officiers ainsi que par les représentants de l'équipage, s'est ainsi vu offrir une dernière occasion de longer, par la mer, les bâtiments de surface brestois accostés entre l'ancienne base des sous-marins et le poste Delta. Outre le fait de faire vivre l'une de ces pratiques « collectives » qui donne à la marine une part de son originalité et démontre que les valeurs de cohésion et les vertus d'équipage sont toujours enracinées, cette cérémonie fut l'occasion de saluer et de remercier une dernière fois un commandant unanimement apprécié par son équipage pour sa franchise et son enthousiasme, ainsi qu'un sous-marinier passionné qui a su dynamiser et fédérer les énergies de son personnel.

## FENÊTRE SUR LES FORCES SOUS-MARINES ÉTRANGÈRES...

### FORTUNE DE MER

Le 25 octobre 2003 à 12 h 40, le sous-marin nucléaire d'attaque américain USS Hartford de type Los Angeles sortait en surface de la base de La Maddalena au nord de la Sardaigne quand il a violemment talonné entre les îles de Maddalena et de Caprera, endommageant principalement son appareil à gouverner. Une erreur de navigation serait à l'origine de ce talonnage, l'USS Hartford naviguant à l'extérieur du chenal d'accès.

Selon des officiels italiens ainsi que des sites Internet du timeset de CNN, les dégâts furent importants, notamment au niveau du gouvernail, du sonar et des systèmes électroniques de navigation.

Selon les mêmes sources, les dommages causés pourraient s'élever à environ dix millions de dollars.

La réparation provisoire du SNA effectuée à La Maddalena par le bâtiment de soutien logistique Emory S. Land et par les services du Naval Sea System Command s'est achevée le 8 novembre 2003. À l'issue, l'USS Hartford a appareillé pour rallier par ses propres moyens Norfolk à une vitesse de 10 nœuds.

Ce transit retour sans assistance indique que le sous-marin pouvait continuer de naviguer mais les dommages du revêtement anéchoïque de la coque l'ont contraint à devoir être remis en état dans un chantier américain.

Le commandant de l'USS Hartford et le commandant du SUBRON 22, qui était également à bord, ont été relevés de leur commandement. Ils n'ont pas été les seuls marins remerciés.

LV Karine Foll

### QUELQUES CHIFFRES POUR DÉCOUVRIR UNE BASE MAL CONNUE

Tous les sous-marinières ont bien sûr entendu parler de la base opérationnelle de l'île Longue ; les Brestois d'ailleurs, c'est entendu, que les Toulonnais, puisqu'ils bénéficient de ses services lors des périodes à quai ou d'entretien de leurs montures. Mais, lorsque ces clients sont interrogés, force est de constater que l'image qu'ils en ont est extrêmement parcelaire. En fait, on peut dire que c'est une base très peu connue, même au sein de la force. Ces quelques chiffres en forme de bilan de l'année 2003 vous permettront de commencer à mieux appréhender son rôle et son importance :

- 27 mouvements d'entrée et de sortie de bassin (chaque mouvement mobilise 70 personnes)
- 283 000 personnes ont été contrôlées au seul poste d'accès principal du site
- 259 000 repas ont été servis
- 90 plans de prévention ont été élaborés, 120 réunions de chantier, 130 visites de préventions, plus de 200 exercices de sécurité classique et 3 exercices - Montlouis - ont été réalisés
- 230 visites de tous types ont été organisées accueillant 5606 visiteurs : ambassadeurs, directeurs centraux et... lycéens.

## ET FRANÇAISES

### DÉLOCALISATION AMÉNAGÉE

Le *Casabianca* a accompli deux cycles opérationnels depuis sa sortie d'IPER n°2, l'un en Méditerranée avec une activité dense et fortement influencée par la guerre en Irak. L'autre dans le grand nord atlantique, tout aussi passionnant, avec des activités franco-russes et une escale historique à Séveromorsk. Ensuite, le *Casabianca* vint à Brest pour 5 semaines d'entretien programmé entre le 8 septembre et le 15 octobre 2003. Ce fut la deuxième IE de SNA à Brest pour l'année 2003, après celle de la *Perle* de février à avril.

Ces périodes où le bâtiment et son équipage se retrouvent délocalisés pour une activité normalement accomplie au port base ne sont évidemment pas souhaitées et imposent des contraintes qui paraissent parfois anachroniques au regard des efforts fait par ailleurs pour améliorer les conditions de vie du marin et le recentrer sur son métier. Tous ont bien compris cependant que le marché des industriels aptes à assurer la maintenance d'un sous-marin n'était actuellement pas capable de répondre au besoin d'entretien de 6 SNA sur la place de Toulon, et qu'on n'avait d'autre choix pour l'instant que de faire appel à une main-d'œuvre et une infrastructure brestoles.

Des mesures particulières ont donc été adoptées depuis quelques IE et s'améliorent au fil des années pour tenter d'alléger au mieux le poids de ce désagrément pour l'équipage. Le *Casabianca* a bénéficié ainsi de vols militaires pratiquement chaque week-end entre Landivisiau et Hyères et lorsque ceux-ci n'étaient pas possibles, une enveloppe financière dédiée permettait de se rabattre sur les liaisons SNCF, voire exceptionnellement sur quelques places dans des vols civils lorsque la compatibilité vis-à-vis de l'entretien l'exigeait. Les conditions de logement du personnel au Centre Roland Morillot furent très satisfaisantes, et l'infrastructure mise à disposition de l'équipage autour du bassin 10 relativement fonctionnelle.

L'industriel maître d'œuvre de l'IE, DCN Brest, eu par ailleurs un rythme et des méthodes de travail qui furent globalement appréciés par l'équipage qui aimerait bien en voir certains aspects reproduits plus régulièrement à Toulon. Tout ne va pas de soi pour autant puisque le SNA s'intercale dans un plan de charge local déjà bien rempli avec une IPER et une IE simultanées de SNG.

Au bilan, alors que la délocalisation d'entretien est appelée à se poursuivre au rythme d'une IE de 3 semaines pour deux SNA par an et sans perdre de vue l'impact très négatif qui demeure sur la vie familiale, les principes d'un soutien efficace sont maintenant inscrits dans la durée, fonctionnent déjà dans les grandes lignes et peuvent encore être améliorés pour faciliter le travail et la vie quotidienne (raccordement aux réseaux informatiques, à la messagerie, véhicules de service, véhicules de sortie...).

Ce qui n'a pas changé depuis des années et qui motive invariablement le dévouement et le professionnalisme de l'équipage, c'était l'impatience à pouvoir à nouveau se fondre dans les eaux de la mer d'Iroise et à pouvoir endosser le rôle de chasseur...

L'équipage rouge du *Casabianca*



## À LA POURSUITE DE LA PERLE BLEUE (SUITE ET FIN)

En ce lundi soir, alors que la *Perle* vient de donner l'alerte, les derniers contours des montagnes de l'ouest sauvage de la Crète se dessinent dans le sillage du périscope d'attaque. Le SNA plonge en mer ionienne et disparaît de la surface pour plusieurs semaines.

Seule unité de la Marine à naviguer durant la période estivale en Médor, la *Perle* conduit coup sur coup deux missions de renseignement : patrouilles au large de pays riverains dont la plupart sont en état de guerre, interceptions des unités militaires et des fameux COI (contact of interest) supposés soutenir l'immigration clandestine ou le terrorisme, évaluation des capacités de surveillance côtière. A l'immersion périscopique, tous les senseurs du SNA sont sollicités pour recueillir des Informations acoustiques, visuelles et électromagnétiques, à terre, sur mer ou dans les airs.

*"Un bâtiment de guerre à la vue en sortie de port, au poste de combat CO" - la diffusion générale résonne dans tout le bord, pour conditionner l'ensemble du bâtiment, le central opérations est en effervescence : "Frégate de type XXX de telle nationalité, confirmée",*



la tension monte.

Très rapidement, le chef du CO annonce : *"CPA nul dans 10 minutes. Le 45 est le but prioritaire".*

Ces éléments en tête, le commandant hisse le périscope d'attaque, mais il faut faire vite car le soleil descend : *"8000 m - 10 gauche", puis "moteur AV3 -40 m"*, la *Perle* quitte l'immersion périscopique pour enregistrer la signature acoustique, filmer l'activité de ce bâtiment pour en extraire une photo numérisée qu'elle transmettra plus tard vers son contrôleur opérationnel.

En début de nuit, tout s'accélère, d'autres unités militaires sont reconnues, tout feux éteints, tous radar arrêtés, rien à l'intensification de lumière. Mais très proche du dispositif, la *Perle* en première loge parvient à suivre à l'infra-rouge les opérations en cours. Le compte rendu vers les autorités à terre est prêt, il est transmis par message flash vers le CEMA.

Le pistage dure toute la nuit et alimente inévitablement au petit déjeuner les discussions : les équipes du CO font part aux mécaniciens de l'événement, chacun évoque ce qu'il a apporté pour que ce pistage soit un succès.

Plus tard dans la journée, les uns parlent de l'intérêt du SNA dans ce type d'opération, d'autres soulignent le risque encouru face à la menace potentielle dans la zone de patrouille.

Au bilan, l'émulation est renforcée, tout le monde s'accorde à dire que la mission est menée sereinement et en toute sécurité. Cet état d'esprit restera jusqu'à la fin du cycle.

De nombreuses interceptions militaires et d'intérêt naval, d'autres pistages vont suivre ainsi tout au long de la mission. La *Perle* participe également à la reconnaissance du trafic maritime dans sa zone de patrouille, et le tableau de chasse se remplit en quelques jours seulement. La machine souffre pourtant des conditions d'environnement "eaux chaudes", toutes les astuces sont mises en œuvre pour soulager les installations et limiter la température dans les installations cruciales : ouverture de tableaux électriques, ventilation renforcée... Les mécaniciens et électriciens sont à pied d'œuvre et leur travail est récompensé, la *Perle* poursuit la réalisation des objectifs fixés...

### Fin du mois : Escale à Augusta (Sicile)

Durant 30 jours à la mer, la *Perle* n'a connu que quelques rares pauses de détente en transit. L'escale d'Augusta permet enfin de prendre quelques journées de repos bien mérités et de rentrer bronzés.



### Le 28 août 2003 : 13 heures 00 - devant Toulon

"Surface" ordonne l'officier chef de quart. Le déploiement vit ses dernières heures. Les familles de l'équipage attendent avec beaucoup d'impatience sur le quai à Missiessy.

Les retrouvailles sont un grand moment de joie et de fierté pour les marins de l'équipage bleu de la *Perle*. Des moments inoubliables, des sensations fortes, entrecoupées d'heures de détente originales marquent le calendrier de cette superbe mission.

L'équipage bleu du SNA *Perle*



# L'équipe de

# TOP LA VUE

## **Vous souhaitez une excellente année 2004**

### APPEL AUX LECTEURS

Le comité de rédaction de Top la Vue recherche une formule orale qui soit typiquement en usage à bord de nos bateaux, comprise et recevant bien l'adhésion de tous. Cette formule, du style « hip, hip... hip hourra », constituerait une sorte de « cri de ralliement » à utiliser lors de toute réunion de sous-marinières, hors cérémonie officielle bien sûr.

Pour amorcer la démarche, voici des propositions :

- « Tube 3...soyez prêt! »  
- « Alerte 70 m... Alerte! Alerte! Alerte! »

- « Attention pour... Lancer! »

Les lecteurs sont invités à faire connaître leurs opinions sur cette idée et à faire d'éventuelles autres propositions (si possible autre que « C'est ... en cours »!). L'objectif visé serait d'obtenir le plus large consensus pour adopter une belle formule avant le 27 novembre 2004 qui sera la seconde édition de la journée du sous-marin.



PM Tallec—TSEF Le Goff—MP Lanoë—CV Leroux—EV2 Roussel—EV2 Maheo—EV1 Tupet—EV2 Noël