

Janvier 2006

N°7

L'ÉDITO D'ALFOST



Dans ce numéro :

L'Édito d'ALFOST	P. 1
Un été à la mer	P. 2
A la découverte d'un nouveau monde	P.3
Touche Pas à Mon Périscope	P.3
Une nouvelle SPE est née	P. 4
40 000 heures sous les mers ... et une passion toujours intacte	P. 5
Fenêtre sur les forces sous-marines étrangères	P. 6
Sur terre et sous les mers	P. 7
Du côté des Parrainages et Jumelages	P. 8
Le Président à l'île Longue	P.10

Nous devons envisager cette année 2006 avec confiance. L'ampleur des travaux en cours à l'île Longue et le bon avancement du chantier du Terrible à Cherbourg traduisent de façon concrète la pérennité de la stratégie de dissuasion : ils garantissent le renouvellement des moyens et, avec le M51, leur adaptation aux enjeux du 21ème siècle.

Nos SNA ont retrouvé une disponibilité satisfaisante. Les capacités qu'ils ont démontrées au cours de l'année écoulée, notamment à l'occasion de leurs déploiements, ont pleinement répondu aux attentes des autorités opérationnelles. Plus généralement, j'ai le sentiment que l'image des forces sous-marines est aujourd'hui excellente. C'est là le fruit de votre professionnalisme, et de la façon dont vous savez témoigner de votre enthousiasme. Ce rayonnement vers l'extérieur, essentiel pour l'avenir des forces sous-marines, est rendu possible par notre cohésion interne, qui est l'une de nos richesses les plus précieuses

Je salue le travail accompli en 2005 et je sais pouvoir compter sur vous pour que l'année 2006 soit encore plus fructueuse.



VICE-AMIRAL YVES BOIFFIN



TEMOIGNAGES :

UN ÉTÉ À LA MER

Après sa participation à l'exercice Neptune Warrior (ex-JMC) 05.2 au Nord de l'Irlande, la Perle s'est rendue à l'International Fleet Review à Portsmouth. Les Anglais y commémoraient la bataille de Trafalgar (1805) et ses conséquences stratégiques. Le mouillage sur le coffre au milieu du rassemblement de 165 bâtiments fut très apprécié de l'équipage. Notre commandant le CF Guillaume Martin, a été invité sur le porte-aéronefs britannique « Invincible » à un dîner honoré par la présence de la reine d'Angleterre. Après une escale technique à Brest, la Perle navigue accompagnée du Primauguet vers sa zone de patrouille en mer de Norvège.

La température de l'eau de mer chute sensiblement et dans le compartiment moteurs électriques c'est l'hiver.

Frigolus et les nobles dignitaires nous mettent en garde, les néophytes ne passeront pas le cercle polaire sans se présenter devant eux : rendez-vous est pris pour notre retour.

Le mardi 12 juillet, dans la nuit, les secousses de la chasse aux ballasts nous portent vers la surface.

Le soleil de minuit nous rappelle que la latitude de 66°33' Nord est franchie.

L'escale approche, nous transitons en surface à travers les magnifiques fjords norvégiens.

Autour de nous se dressent des reliefs déchiquetés recouverts de neige ici et là. Dans quelques heures Tromso, la base de départ des expéditions polaires arctiques, va nous accueillir.

Dans un vent froid et piquant, il faut remonter notre antenne linéaire remorquée sur le pont. L'exercice réchauffe rapidement l'équipe de plage. Le chenalage se poursuit, il faut manœuvrer avec des courants difficiles dans des passages parfois étroits mais le panorama est somptueux : les cascades se jettent dans les fjords, les maisons en bois aux couleurs multiples ressortent du fond de la végétation.

Nous accostons à couple de la frégate Primauguet pour une escale pleine de découvertes. C'est aussi l'occasion pour les marins d'effectuer des visites croisées des deux bâtiments, les uns étant impressionnés par l'exigüité, les autres par la largeur des coursives. Le Primauguet nous fournit par ailleurs un soutien logistique de premier rang : énergie électri-

que, eau douce, douches et repas des équipes de service.

Le 14 juillet, surfaciens et sous-mariniens se retrouvent à bord du Primauguet pour célébrer la fête nationale : les liens se resserrent. Certains se retrouveront pour des batailles de boules de neige.

Tromso est appelé le Paris du Nord en raison de sa vie nocturne animée mais aussi parce qu'au XIX^{ème} siècle ses habitants, férus de nouveautés, étaient sensibles aux dernières modes de la capitale française. Les nuits permettent des activités diurnes : footings, promenades. Dans ces conditions, la fatigue est repoussée. Ce qui impressionne c'est ce soleil qui ne se couche pas sous ces latitudes en été : la jour-

née est comme la neige à 200 m d'altitude, éternelle. Certains se promènent le long des Fjords alentours, pour aller d'île en île il faut traverser un pont, tantôt prendre un bac. D'autres visitent les musées sur les expéditions polaires ou la culture Sami.

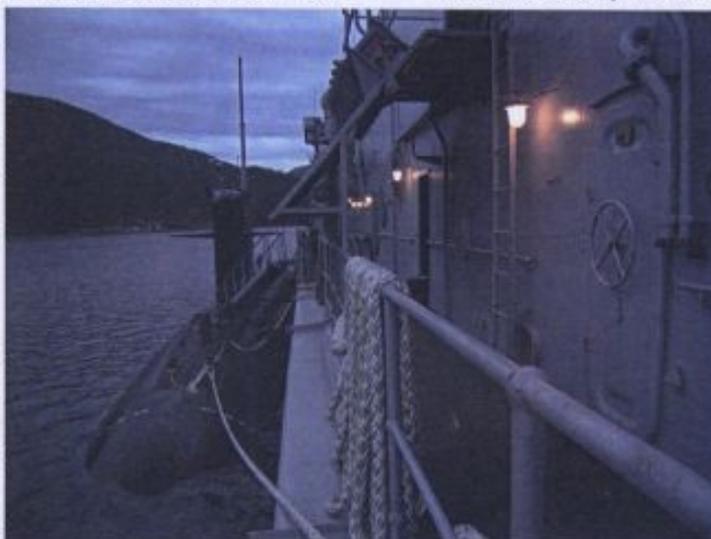
Nous appareillons conjointement avec le Primauguet pour reprendre notre patrouille dans le grand Nord et surtout ne pas oublier le rendez-vous de Frigolus. La « piscine » est fraîche et les blocs de glaces ne sont pas là pour la réchauffer. La tra-

dition est respectée : convocation, piscine et chanson, pour avoir le droit d'embrasser la pétillante Frigola, femme de Frigolus. Nous partîmes 8 dignitaires et revinrent 76 : la métamorphose s'est opérée dans la bonne humeur et chacun gardera des souvenirs impérissables de ces moments passés ensemble.

Deux cinéastes – Jean Gaumy et Mickaël Lheureux – nous accompagnent depuis le début du cycle pour réaliser un documentaire sur l'aventure humaine vécue lors d'un cycle de SNA. Ils font désormais eux aussi partie des nobles dignitaires.

La Perle fait maintenant route vers la Méditerranée pour retrouver son port d'attache et sa chaleur estivale...

PM EMPRO BERT-MT SITEL BASIN
Equipage Perle Rouge



La Perle à couple du Primauguet

A LA DÉCOUVERTE D'UN NOUVEAU MONDE

Lors de mon débarquement à l'Île Longue un matin de décembre, je ne me doutais pas que l'expérience que je m'apprêtais à vivre allait être aussi intense. J'ai eu, en effet, la chance de pouvoir passer 24 heures à bord du SNLE Le Triomphant.

À bord de ce bâtiment, j'ai découvert un monde qui m'attirait déjà beaucoup, car étant en classe préparatoire au lycée militaire de Saint-Cyr, je souhaite intégrer l'École Navale pour ensuite servir dans l'arme sous-marine. Cette expérience m'a permis de renforcer ma motivation pour la réussite du concours d'entrée de cette prestigieuse école. Ce bref passage à bord du Triomphant a radicalement changé ma vision du métier de sous-marinier. En à peine 24 heures j'ai pu me faire une petite idée de la difficulté de faire naviguer 110 hommes à bord d'un bâtiment de 14000 tonnes d'acier

TOUCHE PAS A MON PERISCOPE

Cette année encore, ils étaient six. Six lettres de l'alphabet.

Des capitaines de corvette, baptisés A, B, C, D, E et F, stagiaires du cours de commandement. Des futurs commandants de SNA qui pendant quatre semaines ont mis en pratique plusieurs années d'expérience embarquée sur SNA ou SNLE.

Les 15 premiers jours du COURCO leur ont permis, sur simulateur tactique ou en salle de conférence, d'analyser certains accidents passés, de profiter du savoir-faire opérationnel des autres et de mesurer la place du SNA dans la Marine.

Du 4 au 10 décembre, ils se sont ensuite affrontés à la mer : la moitié d'entre eux était sur le RUBIS tandis que les autres naviguaient sur le CASABIANCA. Ils ont tout essayé.

Ils ont validé les tactiques les plus classiques comme les plus audacieuses. Ils ont pisté sur l'avant, remonté le front arrière, recherché par le travers, pisté souple, tenu le contact, manœuvré ATP18, refranchi le PIM du client, cherché le contact en LAG ... Ils ont tout essayé. Les limites de la VOE comme l'ASM à 15 nœuds. Les attaques loyales ou les pistages en phase de neutralisation. Les filoguidages académiques et les tirs à 40° de l'azimut. Les lancements sur Dmax ou les chasses à vide sur OOW sorti du néant. Les « silences dans le bord » et les décalages de fréquences. Les temps de parcours du guide d'emploi comme les tirs 2 minutes avant le temps de guerre ... Ils étaient motivés et ont transmis leur combativité au C.O. Ils ont tous gagné !

Au fond des baies d'Ajaccio et de Porto, ils se sont



pendant 70 jours. Cette aventure ne s'est pas limitée à un simple aperçu technique du bâtiment, elle a permis également de découvrir un mode de vie fascinant ainsi qu'un état d'esprit admirable. Il n'y a pas de mots assez forts pour décrire les sentiments que j'ai éprouvés à bord. Bien que très courte, mon aventure dans ce monde a modifié ma vision des relations humaines au sein de l'armée.

Qu'ils soient matelots, officiers mariners ou officiers, les marins que j'ai rencontrés à bord du Triomphant m'ont permis d'avoir un contact fort et privilégié avec un métier qui m'attire depuis longtemps et je leur en suis infiniment reconnaissant.

Matthieu OLIVIER
Élève en classe préparatoire

aussi aventurés pour capturer des images le plus discrètement possible. Comar Ajaccio - ex-officier PERS de l'ESNA - les attendait pour gêner leur manœuvre. Un ATL2 et des vedettes de la gendarmerie maritime les cherchaient aussi. Les stagiaires étaient discrets. Et ils allaient encore gagner !

Une bombette blanche fut alors lancée pour attirer la vedette du Comar. Essai marqué entre les deux cheminées au fond de la baie d'Ajaccio. 55 mètres rapide ...

Du 10 au 16 décembre se sont ensuite enchaînés les exercices de lutte anti-navire pour permettre à chacun des stagiaires d'attaquer et de contrôler en sécurité un gros, bruyant et petit, une frégate avec un VDS en papier, deux avisos sans sonar ou à puissance réduite ainsi que quelques PATMAR facétieux ... La menace était en réalité conséquente et la météo clémente ne pardonnait pas les retards dans les bien-pointés au périscope.

Les sollicitations venaient aussi de l'intérieur. Derrière le périscope d'attaque. Un regard, une interrogation, une grimace. Pourquoi à droite ? Pourquoi pas à gauche ? Que fais-tu AV2 ? Combien de temps AV6 ? Rares sont les idées de manœuvre qui ont résisté aux suggestions de l'officier entraînement ... Il a souvent gagné !

Ils étaient donc six commandants en second : Bestard, Bauzon, Dreher, Fayard, Herman et Stephan. Six à user mon périscope le temps d'un CASEX.

CF Xavier Petit, commandant
du Casabianca équipage bleu.

UNE NOUVELLE SPE EST NEE

Affecté sur le SNA CASABIANCA équipage rouge, j'y ai été chef de secteur réacteur jusqu'en octobre 2003. Courant avril 2003, alors que nous étions en cycle opérationnel, le message de demande de candidature pour la filière OSM EN-PRO tomba. Major Empro sur SNA, ayant occupé des fonctions de chef de secteur Mobilité et Réacteur, je recherchais de nouvelles perspectives d'emploi. Devenir officier, c'était pouvoir continuer à progresser dans mon domaine (nucléaire sur SNA ou autre SNM) mais aussi s'ouvrir sur d'autres. Je pris donc la décision de poursuivre ma carrière au sein d'institution que je commençais à connaître au bout de 17 ans de service.



Le travail de l'OSD est très varié. Secondé par des grands adjoints, il est chef de tous les services et les orchestre de façon à optimiser le fonctionnement de la compagnie pour qu'elle remplisse correctement ses missions en respectant les directives du commandant. Cela passe entre autres par la gestion du personnel de la compagnie (OSD=DRH) composé de 150 civils et militaires, les interventions réelles (feu de forêt à Ste Anne d'Evenos en Juillet, feu d'appartements en ville en Décembre, ...), les exercices cadres (Montlouis, Dramont, Parc hydrocarbures du Lazaret, bateaux de surface ...), les visites de sites, les contacts nécessaires pris avec les services de la base navale (la

compagnie est une école de formation pour les EICD MAPOP et dispense des formations en secourisme).

De nombreux contacts sont établis avec les sapeurs pompiers du Var avec lesquels CECMED a signé des protocoles. Nous les rencontrons sur le terrain en exercice, lors d'interventions réelles ou de cérémonies. Je fais valoir mon expérience dans le domaine nucléaire bien entendu, au travers de conférences que je donne sur le SNA, les chaufferies, la radioprotection et des visites ou entraînements à bord. Pour la partie technique, la compagnie disposant de deux bateaux, je peux y mettre mon grain de sel !

Pour mieux comprendre le métier, je participe aux manœuvres (entraînement quotidien sur les « camions rouges » ou les VSAB), je vais bientôt passer les certificats de premiers secours en équipe puis de secours routier avant de me rendre au bataillon de Marseille pour m'y aguerrir.

Chaque journée est différente de la précédente, le travail est là et les responsabilités également. On se sent parfois seul quand il s'agit de prendre les décisions mais c'est bien là aussi l'évolution que je recherchais par rapport à mes emplois antérieurs.

Je peux dire que je suis pleinement satisfait de mon choix, le métier est riche tant sur le plan humain que sur le plan professionnel.

EV1 GEORGES Philippe

MJR CORRE : PLUS DE 40 000 HEURES SOUS LES MERS...ET UNE PASSION TOUJOURS INTACTE

Le 15 octobre à 19h00, à bord de l'« Emeraude », le « prési », président des officiers mariniers, prend la diffusion générale. L'instant est solennel.

Toute la journée, les conversations ont tourné autour du même sujet : le MP Corre, embarqué à bord en tant qu'expert guerre électronique, s'apprête à franchir la barre mythique pour de nombreux sous-

mariniers des 40 000 heures de plongée.

Un peu de champagne, quelques cadeaux, le « 'cipal » en toute simplicité...

Maître-principal, vous venez de franchir le seuil symbolique des 40 000 heures de plongée lors de votre dernière navigation sur l'Emeraude. Qu'est-ce que cela représente pour vous ?



Je n'attache pas de symbolique particulière à cela. Ma carrière m'a conduit jusque là. Je me passionne pour ma spécialité. Ces nombreuses années de service m'ont per-

mis de réaliser des centaines de milliers d'interceptions radar de toutes sortes, sous-marins, bâtiments, aéronefs, sites à terre. J'ai autant de plaisir qu'au début à identifier un nouveau radar.

40 000 heures, ça représente environ 4 ans et demi sous les océans... A titre anecdotique, c'est le temps que j'ai mis pour identifier un radar aux alentours de Marseille. Tout le monde l'enregistrait, mais personne n'avait pu mettre de nom sur l'interception.

A ce sujet, quelle est l'interception qui a été la plus longue à identifier?

Ca va paraître paradoxal, mais c'est un radar de veille air au centre d'essais des Landes. Il a fallu près de 9 ans...

Vous vous êtes engagé jeune, en 1972. Pouvez-vous nous résumer votre carrière en quelques mots ?

Je me suis engagé à 20 ans, après un baccalauréat mathématiques et techniques. J'ai commencé ma carrière en surface sur le « Tartu », escorteur d'escadre anti-aérien T47, puis j'ai rapidement intégré les forces sous-marines. A l'époque la formation initiale que j'ai effectuée sur la « Diane » durait près d'un an. Le certificat élémentaire était alors délivré au bout de deux navigations.

Après quelques mois sur la « Galatée », je suis retenu pour le BSA calcul. Je commence la formation commune à Saint-Mandrier, mais m'aperçois rapidement que cela ne me correspond pas, et décide alors de revenir à plein temps en tant que détecteur sur sous-marins. Je suis affecté à Lorient sur la « Psychée » en 1976.

Je reçois le certificat supérieur de sous-marinier en 1977 et accède au BS détecteur en 1978.

Après une navigation sur le « La Praya », une année de 400 tonnes sur l'« Amazone », quelques années sur l'« Agosta » puis sur le « Ouessant », commandé à l'époque par l'actuel préfet-maritime de la méditerranée, j'arrive en 1986 sur SNA.

Après le cours d'embarquement, je suis affecté sur le « Saphir ». En 1990, je rejoins la division entraînement, en tant que spécialiste de la guerre électronique. Après ces trois années particulièrement intéressantes, j'embarque à nouveau. Durant les dix dernières années, j'ai été affecté sur la « Perle » et sur l'« Emeraude », ce dernier étant doté des moyens de guerre électronique les plus performants des 6 SNA.

Quel est le moment le plus fort que vous avez vécu sur sous-marins ?

Je retiens particulièrement mon passage sur SMD en-

tre 1980 et 1986 qui m'a permis de faire de superbes navigations, en Afrique et en océan Indien. A l'époque, l'activité de la marine russe était intense, et de nombreux contacts intéressants de sous-marins et autres bâtiments de surface ont pu être enregistrés... C'est durant ces années que les méthodes de travail de guerre électronique se sont mises en place avec de nouvelles capacités d'identification des radars interceptés.

Professionnellement, ma période à la division entraînement a été remarquable. J'ai pu à ce moment là transmettre mes idées dans le domaine de la guerre électronique, mettre en place des aides tactiques pour le personnel du CO et définir des méthodes de travail. Lorsqu'on se donne à fond dans son travail, c'est passionnant.

Et des moments dramatiques ?

Je garde évidemment en mémoire les accidents de la « Doris » et de l'« Emeraude », particulièrement tragiques. Quelques années avant l'explosion de la batterie sur la « Doris », durant mon affectation sur l'« Amazone », un incendie s'est déclenché en zone arrière, a priori à cause de la présence d'hydrogène. Les réactions d'urgence ont été faites avec sérénité, mais il a fallu attendre l'accident de la « Doris » pour reprendre conscience des dangers de l'hydrogène à bord d'un sous-marin.

Pour nombre d'entre nous, jeunes sous-mariniers, vous êtes le symbole d'une longévité remarquable, et d'une passion jamais altérée. Que ressentez-vous lorsque vous repartez pour une nouvelle navigation ?

De la curiosité. Je reste toujours avide de nouvelles informations. De plus, j'aime mon travail et je pratique ma passion. Dans de telles conditions, comment ne pas être toujours heureux de naviguer.

Des regrets ?

Peut-être un seul... celui de ne pas avoir réellement réussi à faire partager ma méthode de travail dans le domaine de la guerre électronique. Mais je ne perds pas espoir...

Et l'avenir ?

Je me donne encore 3 à 4 ans avant une retraite que je pense bien méritée. Mon objectif est de réussir à transmettre mon expérience à de jeunes détecteurs capables de prendre ma suite et de faire vivre la guerre électronique au sein de l'escadrille.



Le MJR Corre devant le SNA « Vepr » en escale à Brest

A LA VISTA !

(Séjour d'un sous-marinier espagnol à bord d'un SNA)

Je commence avec cette phrase qui est la version espagnole de TOP LA VUE. Pour moi, lieutenant de vaisseau de la marine espagnole après avoir été affecté sur un sous-marin de la classe Daphné (le Marsopa) et un sous-marin de la classe Agosta (le Mistral), l'affectation pendant deux ans sur la Perle est un vrai rêve.

Cet échange est pour moi et plus encore pour la Marine espagnole un retour vers la Marine Nationale française qui nous a appris beaucoup de chose à propos de la guerre sous marine et dont nous avons beaucoup à apprendre comme les nouveaux équipements et la nouvelle organisation du central opérations et tant d'autres choses qui constituent le savoir faire des équipages français si performants et notamment l'équipage bleu de la Perle qui m'accueille.

Tous ces enseignements ne manqueront pas à l'heure de construire la nouvelle série des sous-marins espagnols de la classe 80. La modernisation du CO des Agosta espagnols sera un premier pas pour voir la tendance que va prendre à l'avenir l'Arme Sous-Marine espagnole.

« OPERATION TRES SPECIALE A BORD DE LA PERLE »

31 décembre 2005, la PERLE est en surface au poste d'hélicoptère. Aussitôt récupéré, notre passager est dirigé vers les entrailles du sous-marin.

« Le Ministre de la Défense monte à bord », c'est par cette diffusion générale peu habituelle que débute l'embarquement de madame Michèle Alliot-Marie.

C'est surtout la pudeur qui fera de ces instants de visite d'un « grand chef » à ses troupes sur le terrain un moment que l'on veut garder pour soi, pour l'émotion qu'il suscite. Du bidou au commandant, de la zone arrière à la zone avant, pas un membre de l'équipage qui n'ait pu échanger quelques mots et apprécier la convivialité de cette rencontre.

Il est en revanche un aspect que l'on souhaite partager : la fierté à être choisi pour une telle visite.



LV Torrente
(Armada Español)

Au bout du premier cycle à bord de la Perle je ne peux que raconter des choses positives, le travail en équipe, la motivation de l'équipage, le sentiment d'être une famille à la mer, (le fromage et le français aussi) sont un petit enseignement de tout ce que j'ai vécu pendant mon séjour à bord de ce grand petit sous-marin qui est un SNA.

Je ne veux pas finir mon article sans faire mention spéciale au très bon accueil que m'a accordé tout l'ensemble de la Marine Nationale qui est une grande entreprise de bons professionnels mais aussi de personnes avec un niveau humain très haut.

Pour finir je voudrais exprimer que le sentiment de la construction de l'Europe de la Défense est déjà une idée que personne ne peut arrêter et j'espère que nos pays luttent ensemble pour que ce but soit une réalité à court terme.

FENETRE SUR LES FORCES SOUS-MARINES ETRANGERES.

LE PREMIER SCORPENE CHILIEN RALLIE LE PACIFIQUE

Le sous-marin O'Higgins est arrivé au Chili après un périple de plusieurs milliers de kilomètres. Assemblé à Cherbourg, le navire a été remis le 9 septembre à la marine chilienne, puis a quitté le Cotentin le 17 octobre, pour atteindre le canal de Panama le 23 novembre. D'un déplacement de 1700 tonnes en plongée, le Scorpene mesure 66,40 mètres de long et 6,20 mètres de diamètre. Grâce à sa coque en acier à haute limite élastique, ce bâtiment peut plonger au delà de 300 mètres. L'armement comprend quatre tubes de 533 mm avec une capacité de 18 torpilles et missiles antinavires. Le contrat

chilien comprend la construction d'un deuxième sous-marin aux chantiers Navantia de Cartagène. Le SS Carerra a effectué sa première sortie en mer le 11 novembre.

LE PAKISTAN SE SÉPARE DE SES DAPHNÉ FRANÇAISES

Les vénérables navires, en service dans la marine pakistanaise depuis la fin des années 60, ont été désarmés au mois de janvier, marquant la fin d'une époque glorieuse. On se souviendra de l'action d'éclat du Shushunk lors du conflit indo-pakistanaise de 1971 qui vit ce sous-marin envoyer par le fond une frégate indienne.

Onze bâtiments ont été construits pour la France mais

deux furent perdus, la Minerve en janvier 1968 et l'Eurydice en mars 1970. Ces drames n'empêchèrent pas le succès du modèle à l'export (Pakistan, Afrique du Sud, Espagne, Portugal). Le dernier exemplaire français (Psyché) ayant été retiré du service en 1998, il ne restera plus qu'un ultime sous-marin de la classe Daphné en état de naviguer. Il s'agit du portugais Barracuda, dont la mise en retraite est programmée en 2009.

Pour remplacer ses vieux sous-marins, Islamabad a commandé en 1994 trois unités du type Agosta 90B. Le premier de la série, construit à Cherbourg, le Khalid a été livré en 1999 et le deuxième, assemblé à Karachi le Saad, admis au service actif en 2003. La construction du dernier de la série, le Hamza, est entièrement réalisée à Karachi. Ce sous-marin sera le premier à disposer du nouveau système de propulsion auxiliaire en circuit fermé MESMA, un moteur anaérobie qui permet au navire d'augmenter sensiblement son autonomie. L'admission au service actif du Hamza n'est pas prévue avant 2007.

UN SOUS-MARIN PAKISTANAIS EN ESCALE À MASCATE

Le Hurmat, sous-marin pakistanais du type Agosta 70 a effectué fin janvier avec trois navires (Gwadar, Jalalat et Rajshahi) une escale de courtoisie et d'entraînement à Mascate, Sultanat d'Oman.

Hurmat signifie inviolabilité de la nation. Le sous-marin Hurmat a été réceptionné par la Marine Pakistanaise le 18 février 1980. Ce sous-marin a été construit à Nantes, comme son sister-ship le Hashmat, par les chantiers Dubigeon.

DÉPART À LA RETRAITE...

L'USS Navy organisera une cérémonie d'adieu le 15 avril en l'honneur du sous-marin d'attaque USS Honolulu de la classe Los Angeles avant son départ pour son dernier déploiement de 6 mois dans le Pacifique, terminant un séjour de 20 ans à Pearl Harbor.

UN NOUVEAU SOUS-MARIN RUSSE

La Russie va construire un 3ème sous-marin stratégique de la classe Borey. Les deux premiers sous-marins de la classe Borey, Projet 955, sont actuellement en construction et seront équipés des nouveaux missiles Bulava. La mise en service du premier a récemment été retardée d'un an : il ne sera opérationnel qu'en 2007.

SUR TERRE ET SOUS LES MERS (MEMOIRES D'UN ANCIEN)

CHAPITRE 5

Je vous avais laissé l'année dernière sur les distractions que nous avions à bord des sous-marins classiques, qui n'étaient pas légion puisque nous n'avions à cette époque ni walkman, ni magnéto, ni ordinateur portable etc..... Mais nous avions quand même, deux fois par semaine, séance de cinéma au Poste Torpilles. L'échelle du panneau AV. est enlevée, un drap plus ou moins sale remplace l'écran perlé que nous n'avons pas et est attaché par quatre bouts sur le devant des portes intérieures des 6 tubes lance-torpilles. L'appareil



de projection qui est un 16 mm avec de grosses bobines, lui est placé à côté de l'escalier métallique près de la porte étanche et les spectateurs n'ont bien sûr pas de siège aussi nous voyons les gars adopter la solution la moins inconfortable pour eux c'est à dire : soit qu'ils sortent une boîte d'I.R.8 de leur carlingue (Chaux sodée servant à la régénération de l'atmosphère) qui pèse 15 Kg et ils peuvent s'asseoir dessus dans la coursive centrale soit, s'allongent de tout leur long sur les torpilles en place sur leur rance et la séance peut commencer. Seulement, voilà, ces séances de cinéma se passent généralement quand

nous faisons du Schnorchel et très souvent en transit sous menace aérienne ce qui fait que suivant l'état de la mer dans le Golfe de Gascogne ou la dextérité des barreaux, si le clapet supérieur se ferme, aussitôt, le local se met en dépression (ce n'est qu'un 1200 Tonnes) et au poste torpilles, les spectateurs voient sortir de la cale un très épais brouillard qui non seulement nous gèle mais nous empêche de voir le film et même si c'est un western, pour nous spectateurs, le titre du film est toujours le même : « Quai des Brumes ».

Dur dur la sous-marine car au niveau distraction nous aurions préféré avoir une douche. Lorsque nous étions en surface en attente d'un début d'exercice, le « pacha » nous autorisait parfois à nous baigner le long du bord et alors, qui en slip qui à poil nous pouvions nous laver avec le savon spécial qui moussait à l'eau de mer et nous rincer en nageant. Cela me faisait à chaque fois penser à ce commandant du sous-marin allemand U.203, le C.C Rolf Mutzelbourg qui se tua accidentellement en mer le 11 septembre 1942 en prenant un bain avec son équi-

page. L'U.203 roule légèrement au moment où il plonge et il s'écrase sur les ballasts.

Une de mes distractions favorites est aussi, quand nous sommes en surface et que je ne suis pas de quart, de pouvoir monter à la passerelle supérieure où l'espace est tellement restreint que nous ne pouvons être que deux personnes et encore, pas trop grosses. Là, nous profitons d'une vue extraordinaire sur la mer, nous voyons la plage avant du sous-marin piquer dans la lame et ressortir dans un jaillissement d'écume, les veilleurs eux, qui sont à la passerelle inférieure se font rincer la G... et parfois sont même obligés de se harnacher pour ne pas être emportés par les immenses paquets de mer qui leur arrivent dessus.

Cette passerelle supérieure est aussi l'endroit idéal pour suivre les évolutions des superbes créatures qui nous accompagnent très souvent lors de nos transits en particulier les dauphins, et parfois prendre une photo des échappements de surface (je devais avoir une pellicule à perdre mais je ne suis pas mécontent du résultat).

Le 1^{er} Octobre 1962 c'est à dire 3 ans après mon incorporation je passe Q/M. de 1^{ère} classe et la paie avec la majoration sous-marin passe à 640Fr.

Une triste nouvelle vient endeuiller mon affectation sur le « Requin » car étant brestois, je faisais route (à moto) avec un Q/M. mécanicien René Le F.. qui ensuite a été affecté sur l'Espadon en passant au grade de second-maître et un jour où il était de service, un incendie se déclara dans un coffret de "biberonnage" de torpille et en voulant le combattre a été intoxiqué par les vapeurs et décéda quelques

jours plus tard en Août 1963. Comme j'étais en mer je n'ai pu assister à ses obsèques. Son nom est d'ailleurs apposé sur la plaque du Bloc K1 de Kéroman.

Mon affectation de 3 ans sur le « Requin » se termine le 1/03/1964 et le livret accuse 4 898 heures de plongée.

Je vais à partir de cette date au cours de Q/M. à Cherbourg (qui correspond au cours de B.A.T. actuel) où pendant 6 mois nous potassons les lois de l'électricité et il me faut travailler dur car j'ai gardé mon appartement à Lorient où j'espère bien revenir car avec mon épouse je suis dans un meublé à l'hôtel de l'aéroport à la sortie de l'école ce qui était un avantage mais il y avait aussi beaucoup d'inconvénients en particulier les nuisances sonores à chaque fin de cours et aussi parce que juste derrière l'hôtel se trouvait l'école de sécurité

avec tous les exercices d'extinction des différents feux possibles et inimaginables et bien sûr, qui dit feu, dit fumée et il était quasiment impossible de mettre le linge à sécher dehors.

Malgré tout ce travail, j'ai aussi potassé mon permis de conduire que heureusement j'ai du premier coup car avec les deux loyers à payer, je n'aurais pu le repasser (j'ai le permis mais pas de voiture). Le cours se termine le 1er Août 1964 et j'ai la chance que le sous-marin de 1200 Tonnes « Dauphin » sorte de grand carénage et refait son équipage et je suis reparti pour d'autres aventures que je vous raconterai dans le prochain « Top la Vue ».

Claude Rogel.

DU CÔTÉ DES PARRAINAGES ET JUMELAGES

SOUS MARINIERS ET BIGORS SUR LES PLAGES DU DÉBARQUEMENT

Héritiers tous deux d'une histoire glorieuse, le sous-marin nucléaire d'attaque Rubis et le 3^{ème} RAMa de Canjuers ont célébré le 15 décembre 2005 les liens d'amitié qui les unissent autour du titre de compagnon de la Libération. Cette prise d'armes a réuni 230 sous-marinières, bigors et musiciens de la flotte de Toulon sur la plage du Dramont, lieu de mémoire témoin de l'histoire où, le 15 août 1944, l'action conjointe de la Marine nationale et de l'Armée de terre a permis le débarquement de troupes contribuant à la libération de la France.

En 1940, le Rubis est devenu l'un des premiers bâtiments à rejoindre les rangs de la France libre. En cinq ans de guerre, sa contribution fut digne d'éloges (683 mines mouillées, 14 navires coulés, 1 U-boot endommagé et un navire de 4 360 tonnes coulé par torpille) et lui valut d'être la première unité nommée compagnon de la Libération. Au même moment, sur terre, la flamme du 1/3^{ème} Régiment d'artillerie coloniale rassemblé autour du colonel Leclerc s'est ranimée pour reprendre les



Le 3^{ème} Rama et l'équipage bleu du Rubis

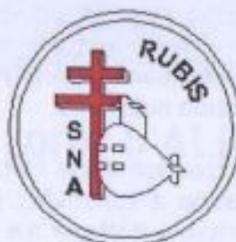
combats depuis l'Afrique. Après avoir repoussé les offensives italiennes et allemandes lors de la campagne de Tunisie, il reçut l'ordre de marcher sur Paris. Débarqué sur la côte est du Cotentin, il entra dans la capitale

Héritiers tous deux d'une histoire glorieuse, le sous-marin nucléaire d'attaque Rubis et le 3^{ème} RAMa de Canjuers ont célébré le 15 décembre 2005 les liens d'amitié qui les unissent autour du titre de compagnon de la Libération. Cette prise d'armes a réuni 230 sous-marinières, bigors et musiciens de la flotte de Toulon sur la plage du Dramont, lieu de mémoire témoin de l'histoire où, le 15 août 1944, l'action conjointe de la Marine nationale et de l'Armée de terre a permis le débarquement de troupes contribuant à la libération de la France.

En 1940, le Rubis est devenu l'un des premiers bâtiments à rejoindre les rangs de la France libre. En cinq ans de guerre, sa contribution fut digne d'éloges (683

mines mouillées, 14 navires coulés, 1 U-boot endommagé et un navire de 4 360 tonnes coulé par torpille) et lui valut d'être la première unité nommée compagnon de la Libération. Au même moment, sur terre, la flamme du 1/3^{ème} Régiment d'artillerie coloniale rassemblé autour du colonel Leclerc s'est ranimée pour reprendre les

combats depuis l'Afrique. Après avoir repoussé les offensives italiennes et alle-



ENTHOUSIASME ET RECONNAISSANCE

EXTRAIT DE LA LETTRE D'ALEXIA WHEELER

(ÉLÈVE DE TROISIÈME AU COLLÈGE FÉLIX TISSERAND DE NUITS-SAINT-GEORGES)

Cher Commandant

Encore une fois, je voudrais vous remercier pour le déplacement que vous avez effectué au mois de Juin dernier.

... j'ai passé le livre au poigne fin et y est retrouvée quelques sous-marinières que je connais grâce au stage sur le Rubis.

Que dire de ce stage, il était tellement bien ! Il a été enrichissant et exceptionnel puisqu'il m'a permis de comprendre beaucoup de choses, aussi bien techniquement qu'humainement. Tout l'équipage a fait preuve de générosité et de patience. Vous aussi en venant à Nuits-Saint-Georges, vous avez fait preuve de générosité, car ce n'est pas tout les jours qu'un Commandant se déplace pour voir des collégiens. Il me semble que des stages s'effectuent encore cette année. Si cela se fait, j'espère que les élèves apprendront autant de choses que moi sur le fonctionnement d'un sous-marin, mais aussi sur eux-mêmes. J'ai appris à me connaître, et cela, c'est énorme.

Comme beaucoup de monde, Jeudi 23 Décembre 2004, j'ai regardé l'émission de Michel Drucker, "Une nuit sous les mers". L'émission était très belle, mais il manquait un reportage je trouve, celui sur le Rubis. Puisqu'il servait de "décor", je pensais qu'il y aurait un petit quelque chose, de plus, je vous ai reconnu dans la bande annonce de l'émission. Cette émission a fait remonter de beaux souvenirs. Je trouve qu'il est plus compliqué de vous reconnaître lorsque vous êtes en tenue que lorsque vous êtes avec vos "combinaisons". Malgré cela, j'ai réussi à reconnaître quelques sous-marinières.

Il me semble avoir fait le tour de ce que je voulais dire. Je vous souhaite donc, encore, à tous une bonne et heureuse année avec beaucoup de bonheur. Une chose est sûre et ne changera jamais, je vous trouve tous exceptionnels. J'espère continuer longtemps à rêver de votre "monde du silence".

En espérant vous revoir un jour.

Alexia
5

TOP LA VUE

LE MAGAZINE DES FORCES
TOUT-MARINES

EM ALFOST
BP 500
29240 BREST ARMEES

Téléphone : 02 98 22 98 05
Télécopie : 02 98 22 97 37

cabinet.em-alfost@wanadoo.fr



VISITE PRÉSIDENTIELLE...

EXTRAIT DU DISCOURS DU 19 JANVIER 2006

« ...C'est un réel plaisir de me retrouver aujourd'hui parmi vous, à l'île Longue. Je suis heureux de pouvoir rencontrer les femmes et les hommes, militaires et civils, qui participent à l'accomplissement d'une mission fondamentale pour notre indépendance et notre sécurité : la dissuasion nucléaire.

La création d'une force nationale de dissuasion a constitué, pour la France, un véritable défi qui n'a pu être relevé que par l'engagement de tous. Elle a imposé de mobiliser toutes les énergies, de développer nos capacités de recherche, de trouver des solutions innovantes à toutes sortes de problèmes techniques. La dissuasion nucléaire est ainsi devenue l'image même de ce qu'est capable de produire notre pays quand il s'est fixé une tâche et qu'il s'y tient.

Je tiens ici à rendre hommage aux chercheurs et ingénieurs, du CEA et de toutes les entreprises françaises, qui nous permettent d'être toujours en pointe dans des secteurs vitaux comme les sciences de la matière, la simulation numérique, les lasers, et notamment le laser mégajoule, les technologies nucléaires et celles de l'espace. Je veux prolonger cet hommage à toutes celles et à

tous ceux qui soutiennent, d'une façon ou d'une autre, nos forces nucléaires : personnel de la DGA, cadres et ouvriers des sociétés et groupes industriels associés, gendarmerie du contrôle gouvernemental, militaires de toutes les armées.

Mes pensées vont bien sûr en premier lieu aux équipages des composantes océanique et aéroportée qui, en permanence, dans la discrétion la plus totale, assurent la plus longue et la plus importante des missions opérationnelles. J'ai fixé un taux de posture exigeant, je le sais, mais qui correspond aux besoins de sécurité de notre pays. Je sais quelles contraintes il impose. On parle rarement de vous mais je veux saluer votre valeur exceptionnelle et votre très grand mérite. La permanence de la dissuasion, remarquablement tenue depuis quarante ans, est en soi un éloge le plus éloquent.

Je tiens à associer vos familles à cet hommage, et tout particulièrement les familles des équipages de sous-marins. Je mesure combien la patrouille opérationnelle représente d'éloignement, de solitude, et parfois de souffrances... »

Jacques Chirac
Président de la République



Directeur de la publication : VA Yves Boiffin

Comité de rédaction : CA Patrick Leroux— EV1 Isabelle Bochu— EV1 Aurélie Maheo— EV1 Patrick Noël— ASP Emilie JAMAIN— EV1 Thomas Maire— Mjr Dominique Lanoë

Imprimerie : Repro ENSM/Brest

