

TOP LA VUE N°8

LE MAGAZINE DES FORCES SOUS-MARINES

Juin 2006

N°8



Dans ce numéro :

L'Edito de l'Adjoint	P. 1
La Perle renoue avec son passé	P. 2
Embarquement sur les 1200 tonnes type « Narval »	P. 3
Echange Grand V6-four—Forces sous-marines	P. 5
La découverte de l'île Longue : le SAR et le major Chaperon	P. 6
Les futurs sous-marins tiennent la mer - extrait du Télégramme de Brest	P. 7
Les forces sous-marines étrangères	P. 9
Journée « des collégiens » au CTM Sté Assise	P. 11
L'Emeraude s'oxygène	P. 12

Qu'y a-t-il de plus enthousiasmant que le spectacle d'une équipe cohérente, dynamique qui s'adapte pour franchir avec succès toutes les haies sur la route ? Ceci n'est possible que si chacun des équipiers connaît le but et son rôle dans l'équipe. Sans tapage mais avec une réelle efficacité c'est, je crois honnêtement, l'image que donne l'équipe « force sous-marine » aujourd'hui. Et c'est bien le résultat collectif des efforts individuels de chacun, avec la constance et la détermination que procure une conviction chevillée au corps.

Donnez vous seulement la peine de revenir en arrière sur le chemin tracé ces dernières années. Nous avons digéré l'arrivée à Brest de l'état-major et la réorganisation rendue nécessaire ici, en même temps nous avons mis en place le contrôle unique de tous les sous-marins à partir du Centops FSM et mis sur pied un nouveau centre de contrôle de secours à Lyon Mont Verdun. Nous avons reconquis, juste à temps il est vrai, la disponibilité calamiteuse des SNA et aussi celle des stations de transmission en conservant le niveau suffisant pour tenir le contrat impératif des SNLE, grâce notamment à des équipages qui ont parfaitement encaissé le choc de l'arrivée quasi simultanément dans le cycle du Vigilant et du Triomphant. Nous nous sommes lancés gaillardement dans le contrôle de gestion dont nous avons vu très tôt le bénéfice qu'il était possible d'en tirer. Lentement, très lentement, nous avons réussi à inverser la tendance et avons commencé à réduire nos déficits en personnel qui ont bien failli nous mettre à terre. Nous avons hérité en cours de route, d'un orphelin, le CIRA. Avec beaucoup de difficultés, nous nous sommes mis en ordre de marche à l'île Longue pour maîtriser la redoutable bataille de sa nouvelle organisation et celle, cruciale également, des opérations d'infrastructures à y conduire. Et en parallèle nos troupes des « ressources humaines » se sont engouffrées dans la mise en route et l'application de toutes les réformes lancées par la marine (AGE, OPTINUC, AFCOM, PAR...).

Avec la disponibilité retrouvée des SNA, nos équipages ont réinvesti la mer et le champs des opérations ; eux-mêmes, comme leurs « employeurs », ont redécouvert les formidables capacités de ces navires, beaucoup plus polyvalents que certains ne peuvent l'imaginer et qui lorsqu'ils sont bien utilisés donnent à notre marine une autre dimension.

Bravo, mais la bagarre n'est pas terminée ; dans cette affaire rien n'est définitivement acquis.



Il nous reste à recréer le dixième équipage de SNA, perdu depuis juillet 2001 et qui rend difficile le pilotage de l'escadrille toulonnaise. Il nous faut préserver au mieux le potentiel des Rubis en attendant la relève qui s'annonce tardive par les robustes et superbes, même s'ils restent les plus petits SNA du monde, bateaux du programme Barracuda dont la commande est attendue pour cette année. Nous devons nous préparer à remettre le Téméraire en route de façon à pouvoir désarmer ce bon vieux Inflexible. Et en même temps il faut conduire sans faille ni faiblesse la partie la plus délicate et la plus longue, il y en a pour deux ans, des travaux d'infrastructures nécessaires à l'île Longue pour accueillir le M51, qui volera avant la fin de l'année, et le Terrible. Nous sommes sur le point de prendre en charge les stations de Lessay et Soustons.

Vous le voyez bien, les faits sont têtus, il y a encore beaucoup de travail devant nous, de nombreux pièges aussi. Un vrai régal aussi pour une équipe combative qui sait où sont les vrais enjeux. Une équipe qui peut se flatter d'un véritable savoir-faire mais qui doit encore améliorer son faire-savoir... sans perdre son âme, ni son identité.

En passant le témoin, avec une certaine fierté, au capitaine de vaisseau La Marle je vous souhaite à chacun bon vent, réussite et épanouissement. En vous quittant, je formule les mêmes vœux pour vos familles dont nous savons tous combien leur soutien nous est précieux pour donner le meilleur de nous-mêmes.

CONTRE-AMIRAL PATRICK LEROUX

TEMOIGNAGES : LA PERLE RENOUE AVEC SON PASSE !

LE DRAME DE LA PERLE COULEE LE 8 JUILLET 1944 AU LARGE DU GROENLAND

La Perle, sous-marin mouilleur de mines, fut admise au service actif en 1937. Durant la deuxième guerre mondiale, le sous-marin effectua des mouillages de mines défensifs sur les côtes de Corse en juin 1940. Placé en « gardiennage d'armistice » à Toulon, il rallia ensuite Dakar en septembre 1942, échappant ainsi au sabordage. Il rejoignit le camp allié en décembre 1942 et effectua au cours de l'année 1943 de nombreuses patrouilles en Méditerranée dont, en particulier, des missions de débarquement d'agents secrets et de matériel sur les côtes de Provence et de Corse. Au cours du premier semestre 1944, la Perle fut immobilisée à Philadelphie pour une modernisation complète avant de reprendre la mer pour rejoindre l'Ecosse le 26 juin 1944. C'est au cours de cette traversée qu'eut lieu la terrible méprise qui coûta la vie à 52 marins. Le 8 juillet 1944, la Perle naviguait en surface quand elle a été repérée par un avion



Swordfish d'un navire marchand transformé en porte-avions, l'Empire MacCallum, en patrouille pour assurer la protection d'un convoi de 90 navires. Le pilote, un officier de la marine royale néerlandaise, présuma que ce sous-marin était un U-boot, comme le fit d'ailleurs l'officier supérieur du groupe d'escorte canadien sur le Dunver. Ce dernier, au courant de la présence de la Perle au large du Groenland, était aussi préoccupé par la présence possible d'un U-boot que les rapports de l'Amirauté avaient signalé au nord du convoi. Il ne fit informer que tardivement les avions de la présence possible de la Perle. Un seul avion entendit le message au milieu du flot de communications radiophoniques et demanda en vain de le répéter. Il était déjà trop tard et la Perle fut coulée en quatre minutes ce 8 juillet 1944. Sur les 53 membres d'équipage, seul un premier maître mécanicien a pu être rescapé.

UN DEMI SIECLE PLUS TARD, UNE RENCONTRE CHARGÉE D'EMOTION...

Depuis quelques mois, un fil ténu a pu être rétabli entre l'équipage actuel de la Perle et les membres des familles des disparus. Pour renforcer ce lien, une journée a été organisée au cours de laquelle le souvenir de ce drame a été ravivé. Cette rencontre a réuni autour du capitaine de vaisseau Larnaudie-Eiffel, commandant l'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque, et des commandants et représen-

tants des deux équipages de la Perle, madame Granger, veuve de l'EV1 Carpentier mort dans ce drame, son fils monsieur Carpentier qui n'a jamais connu son père ainsi que madame Hahn, petite fille du MT mécanicien James également disparu dans les mêmes circonstances. La visite du sous-marin, les discussions et les échanges de cadeaux, ont laissé transparaître une forte émotion plus d'un demi siècle après. Madame Granger a remis à cette occasion à l'équipage

de la Perle des documents relatant ce drame, dont une lettre laissée par son mari sur laquelle on peut lire ses mots « Au cas où je disparaîtrais... dire à mon fils, que je n'ai jamais vu, de vivre droit et de n'avoir en vue dans toutes ses actions que le bien de son pays et de sa famille ». Ce témoignage poignant restera gravé dans la mémoire de tous les participants.

Le drame de la Perle touche d'autant plus les sous-marinières d'aujourd'hui qu'il a contribué à l'établissement des accords de « gestion de l'eau » qui assurent actuellement la sécurité de la navigation sous-marine entre nations alliées.

APPEL A TEMOINS !

L'équipage de la Perle et les membres des familles oeuvrent pour reconstituer des liens, rassembler des pièces et remonter la piste des descendants des membres de l'équipage disparu. Aujourd'hui, seules les trois personnes venues rencontrer l'équipage ont pu être retrouvées. Peut-être possédez-vous des documents ou connaissez-vous dans votre entourage des personnes qui peuvent avoir un lien avec ce drame ? Vous trouverez, ci-joint, la liste des membres de l'équipage disparus le 8 juillet 1944. Alors, n'hésitez pas à transmettre à la Perle les éléments que vous pouvez détenir en écrivant à l'adresse suivante :

Sous-marin Perle
Equipe rouge
BP 110
83800 Toulon Armées
Tél : 04 94 02 14 20

LV Gildas Courau
Perle Rouge

LISTE DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE LA PERLE DISPARU LE 8 JUILLET 1944

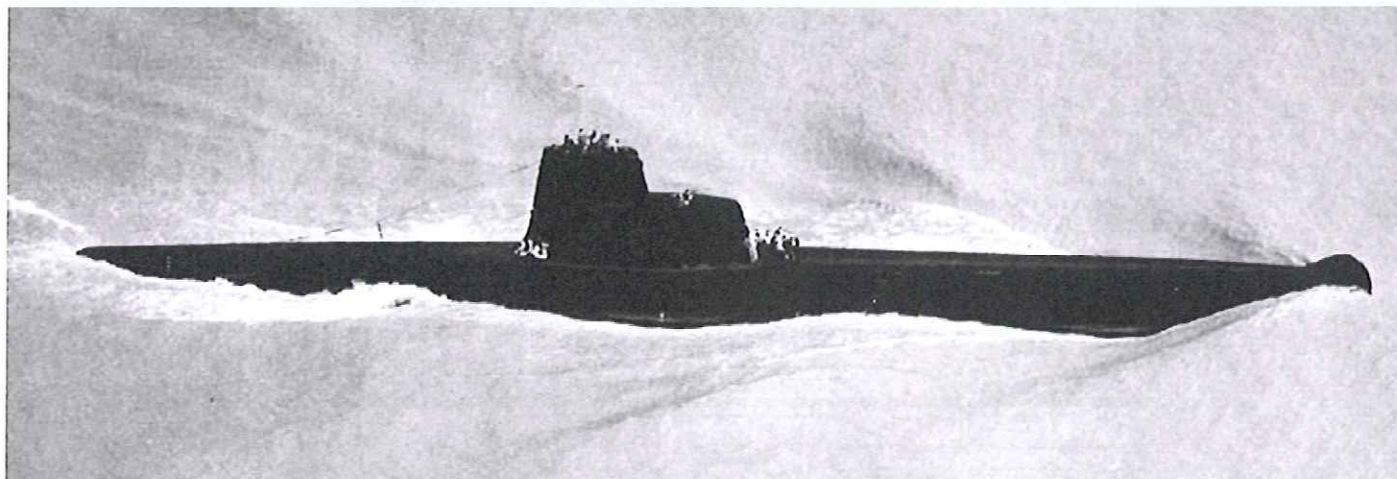
MLOT ALIX René, QM ARCHIMBAUD Paul, QM ARVOR Jean, QM ASSELIN Fernand, MLOT AUBRY Jean, MLOT AUCLAIR Camille, QM BAILLAVOINE Robert, MT BEAULIEU Louis, MLOT BELLET Jérôme, MLOT BELOEIL Jean, PM BLOCH Yves, QM BOSSARD Jean-Marie, SM BOURCH Yves, QM CAPITAINE Jean, EV1 CARPENTIER Roger, MLOT CHARDENET Julien, QM CLOSSON Roland, MT COLLOBERT Jean, QM CORDIER Marc, QM DARTOIS Eugène, MLOT DAVOINE Jean, QM DECAUX Albert, QM DESIAGE Jean, MLOT DUBOIS Maurice, QM FARDEL Alfred, SM FISCHER Alfred, SM FORNINI Paul, LV FORTRAIT Gilbert, MLOT GILLIOT Jean, QM GOGLY

Emile, QM GOURBEILLE Marcel, MLOT GRAVEL Joseph, QM GUENEUGUES Jean, MLOT HAREL Marcel, QM HARTZ Gilbert, QM HELIES Maurice, MT JAMES Victor, QM JULLIARD Louis, SM LE BRAS Jean, QM LE GALL Jean, SM LE GARREC Raymond, QM LE ROUX Louis, EV1 LONG Albert, QM MAZERON Pierre, MLOT MICHEL Marius, MITCHELL G. (Télégraphiste, brit), MLOT MUSSET Georges, SM NOEL Jean, QM PECH Elie, QM PELAY André, MLOT PERFETTINI Martin, SM PETIT-CLERC Lucien, MLOT RAVIER Lucien, LV TACHIN Marcel, Commandant, QM VANGAEVEREN Albert, MT VIDAL Lucien, Lieutenant ZAPPERT E.W. (brit.)

SUR TERRE ET SOUS LES MERS (MEMOIRE D'UN ANCIEN) CHAPITRE 6 : EMBARQUEMENT SUR DOUZE CENTS TONNES

Après ma subsistance sur le « Millé », me voici au cours de Brevet élémentaire de sous-marinier ou pendant un mois et demi nous apprenons la théorie des 3 nouveaux types de sous-marins Français qui sont : Les types « Aréthuse » de 400 Tonnes, les type « Narval » de 1200 Tonnes et les types « Daphné » de 800 Tonnes. Ces cours sont fastidieux car les trois types de sous-marins sont différents et comme dans tous les cours de la marine, il est absolument nécessaire de faire tout son possible pour sortir à la meilleure place pour pouvoir choisir son affectation ultérieure et étant breton je veux absolument être affecté

à Lorient. Là, je commence le dur apprentissage du métier d'électricien à bord des sous-marins car il nous faut débarquer 340 éléments de batterie en sachant que chaque accumulateur pèse environ 600 Kgs. Il nous faut d'abord les déconnecter car ils sont branchés en série dans chaque compartiment puis les désaccorder à l'aide de palans à chaîne que l'on place dans les différentes travées prévues à cet effet, on place chaque accumulateur sur un chariot posé sur des rails pour l'amener au droit de la brèche (ouverture de coque) où une grue le soulève pour l'amener au hall des Accus pour traitement. A cette époque,



Sous-Marin de 1200 Tonnes (Ici le « Dauphin »)

ter. Les examens de fin de cours (écrits et oraux) se passent très bien pour moi et je peux choisir le sous-marin de 1200 Tonnes « Requin » qui fait partie de la 2^{ème} Escadrille de sous-marins de Lorient. Nous sommes le 1^{er} Octobre 1961 et je ne peux rallier que le 15/10/61 aussi, comme on ne nous laisse pas sans rien faire, je suis placé en subsistance sur le « Dauphin » qui est à Toulon pour remplacer sa bat-

terie. Là, je commence le dur apprentissage du métier d'électricien à bord des sous-marins car il nous faut débarquer 340 éléments de batterie en sachant que chaque accumulateur pèse environ 600 Kgs. Il nous faut d'abord les déconnecter car ils sont branchés en série dans chaque compartiment puis les désaccorder à l'aide de palans à chaîne que l'on place dans les différentes travées prévues à cet effet, on place chaque accumulateur sur un chariot posé sur des rails pour l'amener au droit de la brèche (ouverture de coque) où une grue le soulève pour l'amener au hall des Accus pour traitement. A cette époque,

Je fais mes mouvements d'embarquement où je reçois mes deux petites valises vertes qui me serviront à mettre mes affaires personnelles pour partir pour 30 à 45 jours de mer ainsi que la bouée bouteille prévue en cas d'évacuation du sous-marin (ça fait toujours plaisir).

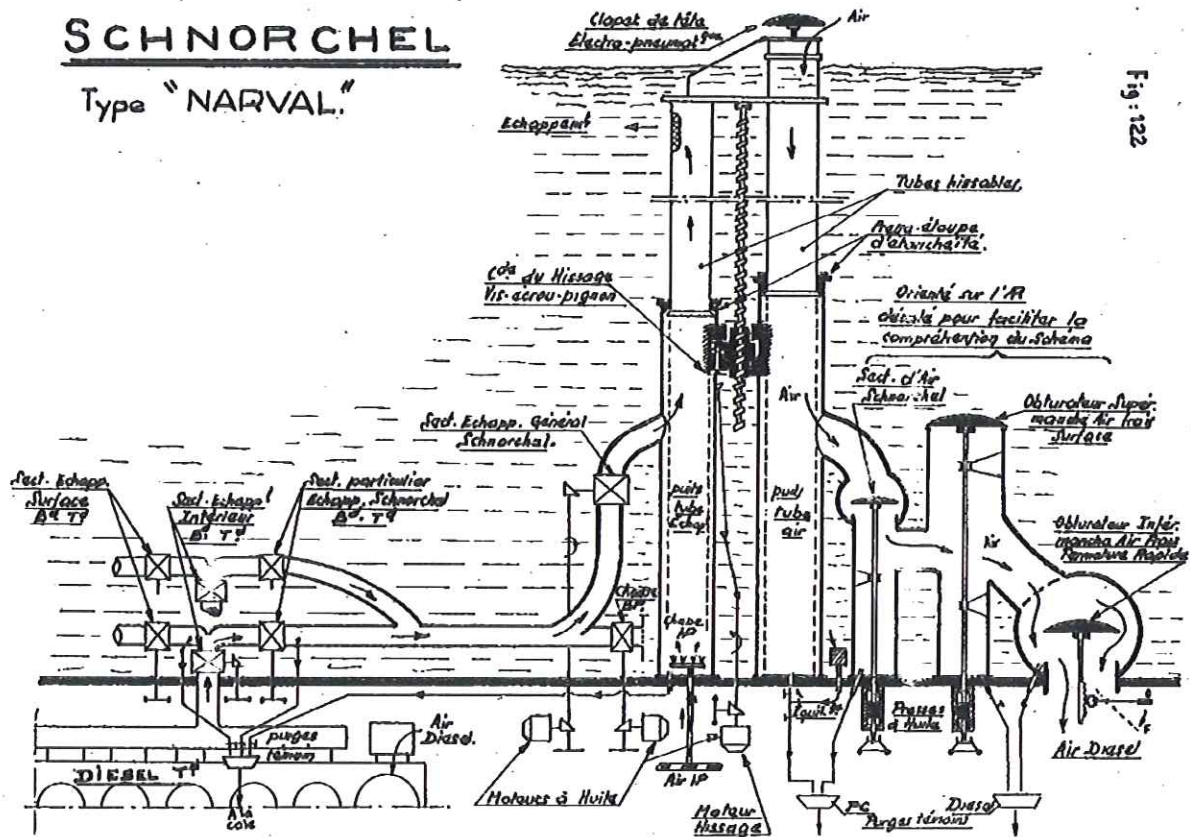
Nous sommes logés dans le bloc K2 au 2^{ème} étage c'est-à-dire sous les 5 m de béton, aussi inutile de vous dire qu'après avoir fait une marée de 30 à 45 jours à bord dans les pires conditions d'hygiène, se retrouver confiné dans une piaule de 8 sans fenêtre c'est la joie. De plus, nous sommes de service à bord tous les trois jours puisque nous marchons par tiers.

Lors des marées, en tant que Quartier-Maître de 2^{ème} classe électricien, mon rôle à bord est de faire le quart au central c'est-à-dire de m'occuper de la tenue du cahier de quart, d'aller toutes les heures dans les deux compartiments de batterie afin de relever les densités et températures des 8 accus témoins, de relever les teneurs des Carbonimètre, Oxygénomètre et Hydrogénomètre, de m'occuper de

La vie sous-marine est une vie passionnante malgré les inconvénients induits qui sont d'ordre psychologique car il n'est pas donné à tout le monde de pouvoir rester en circuit fermé (c'est le cas de le dire) pendant de très longues semaines sans absolument aucune nouvelle des siens (même pas de family), de supporter la promiscuité car à bord nous pratiquons le système de la « Bannette chaude » qui consiste à prendre la place dans le lit de celui qui vient de nous remplacer au quart (Ce système nous oblige à changer deux fois de « Bannette » dans la nuit quand nous sommes de quart de 00H à 04 H00.

La vie à bord est rythmée par les heures de quart dont quatre heures toutes les nuits ce qui prend une bonne partie du temps et en plus, nous avons une heure de poste de propreté/jour, les postes d'entretien sans oublier les postes de combat qui peuvent s'éterniser (une fois d'une durée de 8 heures).

Fin janvier 1962, je me marie et trois semaines plus tard, (vers le 20 février) le « Requin » est désigné pour faire 45 jours en plongée dans les secteurs du Golfe de Gascogne où la mer à cette époque de



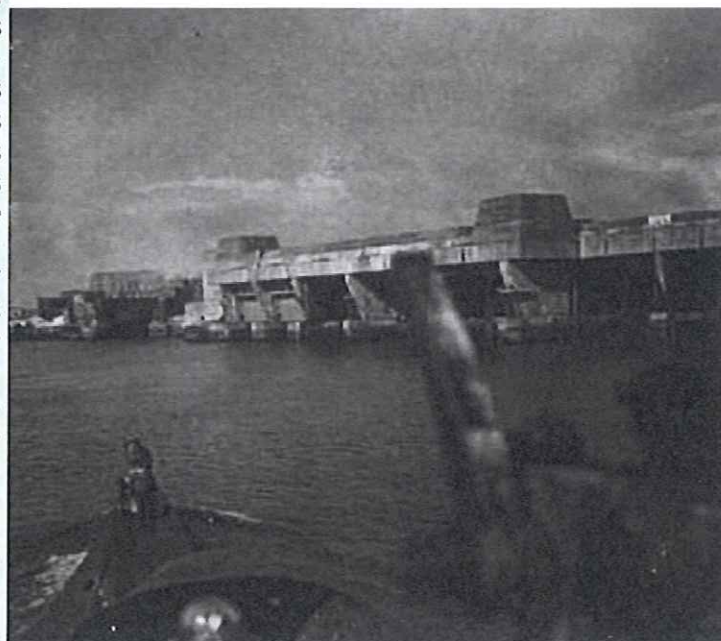
la ventilation et de la régénération de l'atmosphère, de manœuvrer les barres de plongée, s'occuper des feux de navigation en surface, prendre la tenue de veille et en fin de quart de nuit de réveiller ceusses qui viendront nous remplacer avec ce que cela comporte comme inconvénients car Bon Dieu, il y en a pas mal qui ont le réveil difficile.

l'année n'est pas bonne du tout surtout que nous sommes dans l'obligation de faire tous les jours du Schnorchel afin de pouvoir recharger les batteries.

Le Schnorchel, inventé par un ingénieur hollandais et appliqué par les allemands à partir de 1944 est un tube d'air hissable par vis sans fin sur le type « Narval » qui permet, tout en étant en plongée pé-

riscopique (15 m) de faire émerger un clapet de tête électro-pneumatique et ainsi, alimenter les moteurs Diesel qui ont besoin d'air pour fonctionner. Cette navigation au « Schnorchel » est un vrai calvaire pour les oreilles car suivant l'état de la mer, qui n'est pas bonne dans le Golfe de Gascogne, ou le choix des électrodes par l'officier de quart ou aussi les barreaux de plongée et patron de central, si l'électrode choisie est sollicitée, le clapet de tête se ferme et les moteurs diesels qui de ce fait ne peuvent plus aspirer l'air extérieur prennent cet air dans le bord créant une dépression et les mécaniciens n'ont l'ordre de stopper leurs moteurs que lorsque la dépression atteint 250 Millibars aussi à bord nous ressemblons à des « Gobis » sortant de l'eau, nous avons les oreilles qui nous font mal et nous sommes tous à bord à déglutir et nous pincer les narines pour décoller les tympons. J'ai dernièrement lu dans un livre « que la fermeture du clapet de tête Schnorchel produit le même effet que si on envoyait un homme à une altitude de 5000 mètres en UNE seconde ».

Claude Rogel



le « Requin » arrivant à Lorient

ECHANGE GRAND VEFOUR—FORCES SOUS-MARINES



Une rencontre d'ALFOST avec monsieur Guy Martin au printemps 2004 a donné naissance à des échanges entre le Grand Véfour, restaurant réputé à Paris, et les forces sous-marines. Les marins des forces sous-marines (cuisiniers, maîtres d'hôtel et commis) effectuent des stages dans le célèbre restaurant pendant que les collaborateurs de Guy Martin sont conviés à des embarquements de quelques jours sur sous-marin.

C'est sous une pluie battante à travers les jardins du Palais Royal que je rejoins le Grand Véfour un matin de décembre. Je suis tout de suite impressionné par le cadre raffiné de l'endroit. J'y suis accueilli par le maître d'hôtel qui ne tardera pas à me présenter au

second de cuisine. Les choses sérieuses peuvent alors commencer, je vais maintenant redécouvrir mon métier au cœur d'un des restaurants les plus prestigieux de la capitale.

Pendant une semaine, les services s'enchaînent, les épices et les produits les plus nobles qui font notre gastronomie s'entrecroisent parmi les fourneaux de Monsieur Guy Martin.

Ce fut une semaine riche d'expérience culinaires nouvelles, mais aussi une semaine d'échanges. Les cuisines des grands restaurants sont en effet bien différentes de celles d'un sous-marin. Nous cuisinons ici sous le niveau de la terre mais comme à bord, nous cuisinons avec notre cœur pour le plaisir des papilles de nos hôtes. Je suis le deuxième cuisinier de sous-marin à bénéficier du partenariat établi entre les forces sous-marines et ce restaurant prestigieux.

C'est le sourire aux lèvres que je quitterai la brigade de cuisine du grand Véfour qui m'aura accueilli avec beaucoup de chaleur sous l'œil bienveillant de Monsieur Martin. Un rendez-vous est pris pour l'embarquement d'un cuisinier sur le « Rubis » cet été. Je m'en vais heureux de cette expérience nouvelle, des idées pleines la tête, la Marine en ces périodes de fêtes m'a offert un beau cadeau de Noël.

SM Cuisinier Fabrice Fleuridas
Rubis Bleu

A LA DECOUVERTE DE L'ILE LONGUE : LE SAR ET LE MAJOR CHAPERON

Vue de Brest, la base opérationnelle de l'Île Longue peut apparaître comme un ensemble complexe de groupements, services, entités militaires et civiles diverses et variées. Mais, vu de près, cet ensemble prend tout son sens grâce à une organisation précise qui repose en partie sur des services chargés de mener à bien, chacun à leur manière, la mission de soutien aux équipages de S.N.L.E.

Top La Vue vous propose aujourd'hui d'aller à la rencontre de l'un de ces services un peu particulier de l'Île Longue : le SAR, dirigé par le major Chaperon.

Le SAR, malgré un nom qui fait penser aux missions périlleuses de sauvetage en mer, est le service ateliers réparations de la base opérationnelle de l'Île Longue. Installé en zone bassin, le SAR comprend différents ateliers tels que le charpentage, la chaudronnerie, la gravure et les machines-outils, tous servis par du personnel spécialiste dans son domaine (charpentier, tourneur-fraiseur, électricien, chaudronnier, ajusteur).

Le major Chaperon encadre ce petit monde, secondé par le maître-principal Pennec et les différents chefs d'ateliers (MT Neuville, MT Renou, SM Olivier, M. Lemoine). Leurs missions : réparer, construire, imaginer au profit des S.N.L.E. et de la base.

« Plus concrètement, le SAR réalise une multitude de petits et gros travaux », nous explique le major Chaperon. « Cela va de l'agencement des meubles en formica de la cafétéria d'un bateau, en passant par la confection d'étagères, tableaux, portes, jusqu'à la conception-réalisation de podiums en aluminium pour faciliter les accès aux transrades ou bien encore d'un prototype de dévidoir ergonomique pour les aussières d'amarrage ».

Au détour d'une coursière, voici l'atelier gravure, où le maître Renou termine tout juste une plaque gravée, qui viendra orner une tape de bouche, cadeau de représentation pour les visiteurs de marque de passage à la FOST.

« La gravure représente un certain nombre de demandes, tout comme la fabrication de maquettes en bois représentant des demi-coques de sous-marins », précise le major en nous conduisant vers l'atelier charpentage où M. Lemoine s'active. « Ici, les charpentiers savent tout faire : comptoirs de bureau, encadrements, tableau, vitrines... Il y a du travail pour

tout le monde. Depuis que je suis arrivé sur l'Île Longue, en 1980, l'activité n'a pas cessé d'augmenter, jusqu'à près de 700 FEB (fiche d'expression de besoin) par an en moyenne à l'heure actuelle ».

Entré à l'AMF en 1974, le major Chaperon a embarqué sur l'Île Longue en 1980 et a tout de suite été mis dans le bain. « Lors de la venue du Prince de Galles sur Le Terrible, l'amiral m'avait demandé de réaliser un cadeau de prestige. Nous avons donc fabriqué une hallebarde miniature en inox, dans un coffret en acajou ciré avec poignées encastrables, capitonné avec du velours », raconte-t-il en toute simplicité.

Exilé de l'Île Longue pendant deux ans pour une affectation outre-mer, le major revient sur la base en 1984 et reprend son poste au SAR, installé alors

dans un appartement du bassin nord. « A l'époque, nous formions une petite équipe constituée d'engagés et d'appelés, et les conditions de travail n'étaient pas les mêmes qu'aujourd'hui. L'atelier était trop petit. La machine à bois était située trop près de la porte. Nous étions obligés de couper la circulation sur la voie sud du bassin pour pouvoir scier les longues planches qui dépassaient de notre atelier ! ».

1990 sonne l'heure d'un nouveau départ de l'Île Longue pour cause de BS au CIN Querqueville. « Cela a été l'occasion de réaliser un bel ouvrage avec une douzaine d'autres élèves », dit-il, en dévoilant les photos de son œuvre. « Le sujet de la partie atelier fut la confection de la partie arrière d'un vaisseau de 74 canons, *Le Superbe*, du mât d'artimon à la poupe, à l'échelle 1/8^{ème} ».

22 ans plus tard, le major Chaperon est toujours là et le SAR continue de rendre autant de services, en s'adaptant aux nouveaux besoins, comme quoi, être charpentier de marine mène à tout !

Major Chaperon



LES FUTURS SOUS-MARINIERS TIENNENT LA MAREE (ARTICLE DU TÉLÉGRAMME SIGNÉ STÉ-PHANE JEZEQUEL)

Le Ouessant, le sous-marin d'attaque spécialement reconditionné pour la formation, est rentré, hier, à Brest, pour sa deuxième marée au profit des futurs sous-mariniers malaisiens. A bord, l'immersion se passe pour le mieux. Et il y avait de la bonne humeur, au retour de cette deuxième marée de douze jours. Vingt-trois des 156 marins malaisiens en formation à Brest revenaient de leur première immersion en sous-marin de type Agosta.

Les premiers sous-mariniers de leur pays avaient le sourire aux lèvres, avec la satisfaction du travail accompli et sans doute le bonheur d'avoir chassé une appréhension bien légitime.

Construit en 1978, le sous-marin à propulsion classique a repris du service, cet automne, débarrassé de son armement et exclusivement dédié à la formation de ces futurs sous-mariniers. Cours en salle et sur simulateurs ou mises en pratique à bord du Ouessant.

Ce programme est étalé jusqu'en 2008-2009, date à laquelle les Malaisiens doivent prendre possession de leur sous-marin d'attaque de type Scorpène, actuellement construit à Cherbourg.

RAIL IDEAL

Pour le moment, la formation est des plus denses, l'adaptation au sous-marin la plus concrète qu'il soit. Marins sur des navires de surface dans leur pays, « les



Les deux futurs commandants malaisiens suivent avec attention la manœuvre. Ils sont formés en direct par le capitaine de frégate Jean Magne et le capitaine de corvette Olivier Joly.

Malaisiens font preuve de remarquables qualités d'apprentissage et d'adaptation », commentait, à son retour, le capitaine de frégate Jean Magne.

L'anglais reste la langue officielle du bord, même si certains s'essayent à quelques mots de français. On



Douze jours de mer pour les 23 marins malaisiens embarqués sur le Ouessant. Le prochain entraînement à la mer est prévu en février. Les officiers devront valider 6 000 heures de mer, avant de se débrouiller seuls, en 2008.

mesure toute la difficulté de cette formation lors des opérations et des activités les plus pointues.

Pour le moment, les premières sorties se concentrent autour de la bonne marche du sous-marin et des manœuvres de base. Petit à petit, les formateurs injectent des difficultés croissantes, à travers des exercices et des situations d'avarie de plus en plus compliquées à résoudre.

Les évolutions du sous-marin Ouessant se concentrent pour l'instant autour des voies maritimes les plus fréquentées, le rail d'Ouessant offrant le meilleur terrain d'écoute qu'il soit pour les spécialistes de la détection.

PESER AUPRES DES MARINES ASIATIQUES

Les deux futurs commandants malaisiens prendront part, au total, à 24 marées, soit 6.000 heures de mer. La Malaisie compte ainsi rééquilibrer le rapport de force dans cette partie du globe soumise à de multiples tensions entre les puissants états du sud-est asiatique.

DORMIR DANS LE POSTE A TORPILLES

Comment faire tenir 73 marins dans un sous-marin prévu à l'origine pour 53 ? Il faut imaginer l'exiguïté des sous-marins d'attaque (largement moins spacieux que les sous-marins nucléaires, de plus fort tonnage) pour se rendre compte du challenge. Les spécialistes chargés du réaménagement du bateau ont dû phosphorer pour y caser 20 bonhommes de plus.

Sur le Ouessant, le local à torpilles, placé tout à l'avant, a été libéré et spécialement aménagé pour accueillir une vingtaine de marins.

La problématique du couchage étant résolue, restait la question des postes de travail et des carrés. Il a fallu adapter au mieux les postes de commandes afin d'assurer la formation par binôme. Pour les carrés, pas vraiment le choix, il a fallu apprendre à se serrer davantage les coudes à table. Pour les toilettes et l'hygiène : aucune adaptation possible, une seule douche et à la guerre comme à la guerre ! Lorsque les Malaisiens prendront en main leur tout nouveau sous-marin, construit actuellement à Cherbourg, ils ne seront plus que 31 à bord, soit plus de deux fois moins qu'aujourd'hui.



Pas énormément de place non plus dans le poste de commandement, à proximité du périscope. Le capitaine de frégate Jean Magne forme, en situation, les deux futurs commandants du premier sous-marin malaisien, livré par la France en 2008.

VERRE D'EAU SALEE BIEN MERITE !



Alignés derrière le château, une poignée des 23 Malaisiens embarqués suit avec attention les manœuvres d'accostage.

A chaque première plongée à 300 m, les sous-mariniens doivent se soumettre à un sympathique rituel : boire un verre d'eau, souvent suivi d'une mixture préparée par le cuisinier, avant un verre de vin ou de champagne pour faire passer tout ça. A bord du Ouessant, les sous-mariniens malaisiens n'échappent pas aux bonnes manières.

Eux aussi doivent avaler cul sec un verre d'eau de mer pour leur première immersion profonde. Le plus dur, c'est qu'en bons Musulmans, ils doivent se contenter du verre d'eau salée ! Certains optent pour le verre de jus d'orange à la suite. Groupes !

HALAL POUR TOUT LE MONDE

Religion oblige, le porc est bien évidemment écarté de l'avitaillement et du travail en cuisine. La viande doit être halal, un principe unanimement adopté à bord mais un peu dur à avaler tout de même pour les fins gastronomes. « On a un peu

souffert lors de la première marée, nous qui étions habitués aux viandes juteuses préparées comme il faut ». Enfin, en apéro, un petit saucisson sait parfois se faire oublier sur un coin de table. Pour ceux qui le peuvent bien entendu.



Cours intensifs, éloignement avec leur famille et leur pays, difficulté de la langue... L'expérience est très forte pour ces marins du bout du monde.



Douze jours de mer et un grand sourire à l'arrivée. La formation des futurs sous-mariniens malaisiens se poursuivra jusqu'en 2009, à Brest.

FORCES SOUS - MARINES ETRANGERES :

ACTUALITES INSOLITES A L'ILE LONGUE

Le chef d'état-major général des forces armées de la Fédération de Russie, le général Balouievskiy, accompagné du chef d'état-major des armées françaises, le général d'armée Henri Bentégeat, a visité un S.N.L.E. le samedi 13 mai. Cette visite fait suite à celle du chef d'état-major de la marine russe, l'amiral Masorin, le vendredi 28 avril. Même si la base opérationnelle de l'île Longue est accoutumée aux visites, avec environ 7000 visiteurs par an, la venue de ces deux hôtes étrangers de marque pourrait, de prime abord, étonner. Elle participe de fait à la crédibilité de la composante océanique de la force française de dissuasion en donnant l'occasion de montrer les SNLE et leur environnement et d'expliquer aux visiteurs, pour ce qui les concerne, certains aspects de la doctrine française en la matière.



Dans le même cadre, le vice-amiral Boiffin a reçu le dimanche 28 mai une délégation de parlementaires de l'OTAN en marge de leur session plénière, accueillie cette année en France.

Un luxembourgeois, un roumain, un canadien, parmi une vingtaine de représentants de nos alliés, découvriraient ainsi, visiblement impressionnés, à quoi ressemble un sous-marin lanceur d'engins.

NOUVELLES DU PAKISTAN - L'ADIEU DU CA(2S) MIALI ZAHEER SHAH A DE VALEUREUX SOUS-MARINS

Quatre sous-marins pakistanais vont être mis hors service aujourd'hui. Il s'agit des sous-marins Hangor, Shushuk, Mangro et Ghazi de la classe DAPHNE. Après 35 ans de services méritoires les sous-marins sont arrivés à la fin.

La vie d'un navire de guerre, comme la vie d'un être humain, est marquée par quelques étapes importantes. La première, la conception dans l'utérus, c'est la pose de la quille : un homme vraiment important vient et cérémonieusement place un morceau de coque sur la cale de construction dans laquelle le navire va commencer à grandir en une forme reconnaissable. La deuxième étape, la naissance, qui est la mise à l'eau : une dame va briser une bouteille sur le navire qui glisse ensuite doucement hors de la cale

vers un monde réjouissant. La troisième, après que le vaisseau ait achevé ses essais en mer, est la cérémonie de mise en service. C'est le moment où le navire a un nom qui lui est donné et où il est accueilli parmi la Flotte comme un nouveau membre d'une famille. Puis finalement, longtemps, longtemps après, vient le jour de la fin du service actif, le jour où le vaisseau se retire. Ce jour est maintenant arrivé pour ces quatre sous-marins.

Les DAPHNES de la Marine française ont depuis longtemps quitté le service actif, comme l'ont fait les DAPHNES portugaises, espagnoles et les sud-africaines. Le dernier rappel de quart qui sonnera tout à l'heure marquera la fin des derniers de cette merveilleuse classe de sous-marins.

Le service des sous-marins pakistanais a commencé au tout début des années 60 avec l'incorporation d'un sous-marin d'origine américaine nommé GHAZI. Il coula durant la guerre de 1971 au large de la côte Est de l'Inde, emmenant avec lui tout son équipage. La seconde classe de sous-marins était la classe DAPHNE d'origine française, arrivant maintenant en fin de vie. La troisième classe de sous-marins, d'origine française, est la classe AGOSTA. C'est sur eux que repose maintenant notre capacité de combat en dessous de la surface.

Retour en 1969, quand les équipages pakistanais commençaient à arriver en France pour la mise en oeuvre des sous-marins DAPHNE. Ils ont réalisé qu'ils avaient à désapprendre un nombre d'habitudes profondément incrustées venant des sous-marins américains. Ils réalisèrent que la maxime « vive la différence » n'avait jamais été aussi vraie. En fait, les français font les choses de manière très différente. Les équipages étaient déconcertés, en premier, par les détails de la construction. Alors que les ballasts, les couples etc..., sont numérotés en partant de l'avant jusqu'à l'arrière sur les bâtiments américains (ainsi que dans la plupart des autres pays), la même chose sur les sous-marins français était numérotée depuis l'arrière jusqu'à l'avant. Ils avaient noté que



les tuyaux ne sortaient pas à l'extérieur de la coque afin de refroidir les fluides y circulant mais qu'ils rentraient à l'intérieur même de la coque en charriant de l'eau de mer pour le refroidissement. Après la remontée à la surface, l'eau résiduelle dans les ballasts n'était pas chassée avec une chasse spéciale à basse pression mais par un astucieux circuit de dérivation des gaz d'échappement des diesels vers ces ballasts. Ils étaient émerveillés par la façon dont les centaines de flexibles en caoutchouc et de silent blocks arrêtaient les vibrations des machines pour rendre le navire plus silencieux. Ils ont été confrontés aux dernières technologies du monde de l'électronique, en particulier les sonars parmi lesquels le télémètre acoustique passif, une révolution en ce temps. Mais ils découvrirent l'horreur de ne pas pouvoir fumer dans ces bâtiments comme ils pouvaient le faire dans les bâtiments américains.

Il y avait aussi des différences dans la manière dont

on faisait marcher les navires. Chaque plongée du sous-marin ne se devait pas d'être une « plongée en catastrophe » comme c'était le cas pour les sous-marins américains. Les français plongeaient bien et doucement, même le son de leur klaxon d'alerte était une berceuse en comparaison, et une fois en plongée, le sous-marin restait sous l'eau jusqu'au moment prévu de retourner au port.

Les commandants ont appris à ne pas tourner en rond avec le périscope, mais à s'asseoir tranquillement sur un siège fixe (et aussi travers à la route au lieu d'être dans l'axe) pendant que le périscope lui-même tournait pour eux à l'intérieur d'un fût aussi épais qu'un arbre. Ils ont également appris comment ne pas mener une attaque torpille comme une chevauchée bruyante de cow-boys derrière leur périscope avec des cris « tir 1 ! tir 2 ! tir 3 ! ». Ils ont appris en revanche à passer la plupart de leur temps à observer sous la couche et à rendre chaque torpille fatale. Les officiers de quart ont eu à apprendre comment faire le calcul des routes sur une carte marine non plus avec une rose des vents et un lourd dispositif de règles parallèles mais avec de déroutants gadgets français appelés règle de Craas et Taximètre.

Bien que ces bâtiments aient été plus petits que les américains et donc moins confortables à vivre leur petitesse était une chance unique. Cela en faisait de si petites cibles pour les sonars adverses, particulièrement en silhouette zéro, que sur les passerelles adverses de nombreux commandants frustrés ne savaient plus à quels saints se vouer.

« Nous le cherchons ici, nous le cherchons là, nous le cherchons de partout. Est-il au paradis ? Est-il en enfer ? Les damnés, ils sont décidément insaisissables ! ».

Les DAPHNES étaient des sous-marins vraiment très manœuvrables aussi bien en surface qu'en plongée. Avec leurs deux hélices, le commandant pouvait les faire tourner comme il voulait dans le port. Avec leurs barres de direction et de plongée dans l'axe des hélices, ces bateaux se maniaient également comme des voitures de sport à la mer. En fait, la passerelle des Daphnés qui était située à l'extrême arrière de leur massif (contrairement à n'importe quel autre sous-marin au monde) donnait vraiment l'impression, lorsque l'on était de quart, d'être au volant d'une vieille voiture de sport de collection. Vous savez du genre de celles qui ont un gros moteur et un long capot devant (avec une forêt de périscope et autres mâts pour faire bonne mesure, ici) et un tout petit baquet à l'arrière, sans protection et plein de courant d'air, juste à côté d'un pot d'échappement mélodieux. Tous les sous-marins français du type DAPHNE portaient le nom de déesses grecques : Daphné, Diane, Vénus, etc...

Les trois premiers sous-marins pakistanais ont été appelés d'après des noms de requins dans les langages des provinces : Hangor, Shushuk et Niangro (dont les français se souvenaient avec la phrase appropriée « allez mon gros, encore un choushuk » ce qui se traduisait en anglais par « come on my friend, one more pill »).

Le quatrième DAPHNE n'était pas un neuf comme les autres, il a été acheté en seconde main au Portugal, cinq ans après. A cette époque la marine avait épuisé les noms de requins et s'était donc décidée à l'appeler « l'éternel culot » comme un Mahasher. C'était un nom qui sonnait bien, mais l'équipage ne sautait pas exactement de joie car contrairement au requin, le mahasher est un poisson qui finit dans une assiette. Le sous-marin a donc repris le nom du vieux Ghazi.

Ces sous-marins ont bien profité de l'existence, le premier des trois est un vétéran de la guerre de 1971 avec l'Inde. Le premier entretien majeur du sous-marin Hangor a été réalisé dans le chantier de Karachi au milieu des années 70 ; et ceux des autres

Daphnés ont ensuite été effectués régulièrement comme du papier à musique. De tels entretiens, accompagnés de cycles réguliers pour maintenance et modification ont permis aux Daphnés d'être toujours prêts pour travailler quand il leur était demandé de partir. Dans le milieu de leur vie ces sous-marins ont été armés de missiles et leurs appareils d'écoute (les sonars) ont aussi été améliorés. Ils ont effectué des patrouilles innombrables, pris part à des exercices internationaux et montré le pavillon dans des ports lointains. Hangor par exemple a parcouru l'équivalent de dix fois le tour du monde et a bénéficié d'une demi-douzaine d'entretiens majeurs. Ses plus longues patrouilles duraient plus d'un mois.

Les DAPHNES sont fatiguées mais satisfaites ; elles ont fait leur part du boulot et tracé leur chemin, le tout avec honneur. Et maintenant le flambeau a été passé aux AGOSTA pour suivre la trace.

L'auteur était le premier pacha du GHAZI, deuxième du nom.

JOURNEE « DES COLLEGIENS » AU CTM SAINTE-ASSISE

Le jeudi 04 mai 2006, le LV Lagarde, commandant du CTM Sainte Assise a accueilli environ 90 collégiens provenant d'établissements locaux. Au programme, présentation du centre, présentation des carrières de la Marine par le BICM de Nogent sur Marne, présentation des missions et forces de la Marine pour finir par des ateliers armes et démonstration de corps à corps.

Cette manifestation qui participe au rayonnement de la Marine Nationale a remporté un vif succès.





L'EMERAUDE S'OXYGENE

Jeudi 6 avril 2006, la communauté de communes de Solliès-Ville, Solliès-Pont, Solliès-Toucas et la Farlède accueillait le premier semi-marathon de la Base Navale de Toulon, qui reprenait le flambeau abandonné par l'Ecole du Commissariat en 2003. L'équipage rouge de l'EMERAUDE, en entraînement préalable à un cycle en Atlantique, a saisi cette occasion pour s'oxygéner « massivement ».

Après un repas léger et le ventre un peu noué par l'inquiétude pour les courageux novices, l'équipe, forte de 13 membres et emmenée par le CF Maloingne, commandant, et le MTS Valette, officier des sports, s'est élancée vers l'obstacle avec 700 autres participants à 14h00. Le parcours de 21 km 100, allant jusqu'aux hauteurs de Solliès-Ville, fut « avalé » avec une facilité variable par tous les participants,

sous un grand ciel bleu et une chaleur de saison. L'essentiel était bien ... de terminer !

Ce qui fut fait par (presque) tous, laissant un souvenir aussi mémorable pour les membres de l'équipe que vivace pour leurs membres inférieurs dans les jours qui suivirent.

Devant l'enthousiasme des participants et la remarquable organisation de cet événement par l'équipe de la Base Navale, rendez-vous est d'ores et déjà pris pour l'édition 2007.

Participants :

CF Maloingne, EV Hammerer, EV Mauriac, EV Invernizzi, PM Descamps, MTS Valette, MTS Jacques, MTS Vuillecard, MTS Mouneyres, SM Campana, QM Lafrange, QM Lemièrre, QM Coulon

Emeraude rouge



AMIS LECTEURS, À VOTRE PLUME !

VEUILLEZ ADRESSER VOS PROJETS D'ARTICLES AU :

CABINET ALFOST
À L'ATTENTION DE MELLE KERDONCUFF VALERIE
BP 500
29240 BREST ARMEES

PAR AVANCE, MERCI.



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 – Melle Valérie KERDONCUFF

Imprimerie : Repro ENSM/Brest

