



TOP LA VUE N°9

LE MAGAZINE DES FORCES SOUS-MARINES

septembre 2006

N°9



Dans ce numéro :

Edito	P. 1
Une drôme sur SNA	P. 2
A la poursuite du Saphir rouge	P. 3
L'Émeraude rouge à l'heure américaine	P. 4
Baptême de plongée	P. 5
Sous terre et sous les mers	P. 7
Rosnay : coupe de parachutisme	P. 9
Des fonds aux sommets	P. 10

L'EDITO DE L'ADJOINT

C'est vraiment pour moi un très grand plaisir de retrouver la grande famille des sous-marins après cinq années d'affectation passées dans des domaines d'action et de compétence très différents.

Et je dois dire que je suis plutôt impressionné par ce que je redécouvre. Je veux parler d'une force en bonne santé, qui va de l'avant, particulièrement dynamique et motivée. A l'évidence, cela résulte du bon niveau de disponibilité retrouvé ainsi que d'un rythme de navigation plus soutenu, incluant pour les SNA des missions variées, souvent lointaines et de niveau élevé. C'est manifestement une boucle vertueuse qui a été retrouvée grâce à l'action de tous.

Mais attention, il est clair que ce succès doit être sans cesse consolidé. Le maintien au plus haut niveau de nos bâtiments et la démonstration de leurs très grandes capacités opérationnelles doivent être pour nous des soucis quotidiens.

Et bien sûr, au milieu de tout cela, au centre de notre dispositif, il y a avant tout et surtout les hommes, les sous-marins. Sans eux, sans leur totale adhésion, sans leur passion rien ne serait réellement possible. Je parle de passion car je sais depuis longtemps que nous exerçons un métier extraordinaire, exigeant certes, mais qui ne laisse jamais indifférent et qui apporte toujours fierté et satisfaction.

Il y a exactement trente ans, je mettais mon sac pour la première fois à bord d'un sous-marin. C'était à bord de la Psyché basée à Lorient. Dernier embarqué, officier en suppléant, je me souviens de débuts difficiles dans un environnement assez dur. Et puis au bout de deux mois, j'ai attrapé le virus, je me suis senti soudain à l'aise dans un microcosme qui ne me paraissait plus hostile, mais au contraire, très riche tant sur le plan humain que professionnel. Voilà pourquoi, je redis que ce job est

bien plus qu'un simple métier, c'est une passion et il ne peut pas en être autrement.

Aujourd'hui, nous naviguons sur des engins formidables, puissants, efficaces. Nous devons avoir à cœur en permanence de montrer que nos SNA et nos SNLE restent sans conteste, et pour longtemps encore, les meilleurs outils pour la maîtrise des océans et pour l'ultime défense que constitue la dissuasion. Rien n'est jamais définitivement acquis, et nous devons tous rester très vigilants et mobilisés, en apportant chacun à notre niveau notre pierre à l'édifice. Pour ma part, je reprends avec une certaine humilité le témoin que m'a passé il y a quelques semaines le contre-amiral Patrick Leroux. Je vous souhaite à tous de rester des sous-marins heureux et passionnés.

Capitaine de vaisseau Jean-Marc LA MARLE



LE MOT DU CPNO



Pendant sept mois, depuis les hauteurs du CIN Brest, j'ai scruté la rade pour apercevoir ces bateaux noirs qui me faisaient rêver. A l'issue du BAT, je me suis dirigé vers des sous-marins au nom rappelant de grandes batailles avant de céder aux charmes des pierres précieuses. Seize ans après, me voici de retour dans le port qui m'a vu débiter dans la marine. Entre-temps, de Keroman à Missiessy, j'ai connu les embruns en passerelle, donné des coups de claquet involontaires et passé

des heures à écouter les océans. J'ai scruté des écrans, cherché des solutions à 12 ou 15 nds et recommencé de nombreuses fois les tables d'ordres d'exercices reportés ou annulés. J'ai fait des points de midship et des triangles de formes diverses, j'ai vendu des accords trois branches et des accords ...raccrochés.

J'ai écouté mes camarades parler de bigrammes « exotiques » et les ai initiés à « victoria » et « ekelund ». J'ai connu une activité opérationnelle riche et palpitante mais aussi des sorties d'IE ou d'IPER difficiles. J'ai participé à la formation et fréquenté d'autres marins, d'autres

ambiances et d'autres méthodes de travail à bord des FASM ou du PAN.

Au cours de cette carrière, j'ai connu également de nombreuses réformes et un rapprochement de spécialités.

De toutes ces expériences, embarquées ou en état-major, je retiens qu'il est essentiel de communiquer et de travailler ensemble afin de préserver notre bel outil, le sous-marin.

Depuis le 04 septembre, j'ai pris les fonctions de CPNO ALFOT. Soyez sûr que je donnerai le meilleur de moi-même dans cette tâche qui n'est pas toujours facile mais tellement prenante.

Afin de mieux l'appréhender, je retourne en école en octobre. Je serais donc difficilement joignable durant ce mois mais je passerai dès que possible, dans les unités que je n'ai pas encore vues.

Cordialement à tous, Major Emmanuel COMBLE

FENETRE SUR LES FORCES SOUS-MARINES FRANCAISES :

UNE DROME SUR SNA ?

« L'équipe de mise à l'eau du zodiac à son poste ! »

Cette diffusion routinière du surfaciel pourrait bien devenir un jour aussi une habitude du sous-marinier. Après tout, pourquoi pas ? L'équipage rouge de l'Améthyste l'a testé pour vous : à partir de l'ordre « ouvrir le panneau tranche C », on peut faire pousser un zodiac en treize minutes ; et le chrono doit encore être amélioré. Cela requiert évidemment une organisation bien rodée, mais les Specialex offrent une excellente préparation à une action de ce genre. On peut plutôt dire, à l'inverse, que l'expérience de cette manipulation conduit à être plus performant en opérations spéciales !

Dans l'équipe, chacun connaît sa place : les uns vont chercher la nourrice dans la valise étanche, les autres montent la peau et le moteur, ou encore alimentent la ligne d'air à 8 bars permettant de gonfler le zodiac. Dès que la drome est montée, on referme le panneau tranche C, qui ne sera resté ouvert qu'un court instant.

L'intérêt d'avoir un zodiac à bord est certain. Initialement prévu pour assurer la sécurité des commandos lors des aérolargages en haute mer, il devient utile quelles que soient les missions : récupération

d'une pièce larguée par un avion, récupération d'un homme à la mer, Rescue pour les hélitreuillages, sécurité des plongeurs de bord en haute mer ...

Une ère nouvelle approche, où chaque SNA aurait son zodiac : un pas de plus vers d'autres capacités et de nouvelles compétences ; à nous de savoir en faire bon usage... quand l'état de mer et l'entraînement permettent d'agir en toute sécurité.

Le zodiac paré sur le pont



EV1 Desjars, chef du service NAV
Améthyste rouge

NOUVEAU PATRON POUR LES OREILLES D'OR

Cérémonie officielle devant le bâtiment de commandement de l'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque le mercredi 30 août.

Le capitaine de vaisseau Jean-Marc La Marle, adjoint à l'amiral commandant les forces sous-marines et la force océanique stratégique, a fait reconnaître le capitaine de frégate Pascal Cloos comme nouveau commandant du centre d'interprétation et de reconnaissance acoustique (CIRA).

Originaire de Nancy, le capitaine de frégate Cloos entre dans la Marine nationale en 1976 et intègre l'école militaire de la flotte six ans plus tard. Breveté de l'école des officiers « lutte sous la mer », il alterne au cours de sa carrière d'officier affectations à bord d'unités de



surface et sous-marins diesel, d'attaque et nucléaire lanceurs d'engins. A partir de l'été 2003, il exerce les fonctions d'officier « opérations » de l'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque.

Il est désormais aux commandes du CIRA qui a pour vocation de former et d'entraîner les écouteurs et les classificateurs de bruiteurs, ainsi que les analystes plus connus sous le nom d'oreilles d'or. Il a également pour mission de collecter, analyser, centraliser et diffuser le renseignement d'origine acoustique, de soutenir les unités à la mer en les dotant d'analystes pour chacune de leurs missions opérationnelles.



A LA POURSUITE DU SAPHIR ROUGE



Le Centopse s'est-il inspiré d'un roman célèbre ? En tous cas le subnote qu'il avait établi pour le Saphir virait plein nord après le banc

de Spartel, le guidant précisément vers les eaux glacées de la mer de Barents, en direction du sanctuaire des monstres noirs de la Flotte du Nord : **СЕВЕРОМОРСК**.

Visitant l'île longue en avril 2006, le chef d'Etat-major de la Marine de guerre russe avait invité Alfost ainsi qu'un sous-marin nucléaire d'attaque à venir célébrer dans la presqu'île de Kola le centenaire des forces sous-marines russes. Epaulé par la frégate brestoise Primauguet, c'est le Saphir, équipage rouge, qui a été choisi pour y retrouver Alfost. Mais ce rouge, aux couleurs de l'ancienne Marine de



guerre soviétique, résultait avant tout d'un concours de circonstances.

Revenons six mois en arrière, début décembre

2005. L'équipage rouge du Saphir était dissout pour créer le Rubis bleu. Au cours d'une longue « indisponibilité pour entretien » particulièrement chargée, il s'appropriait son nouveau bateau noir, avec en ligne de mire les essais début juin. Rien n'étant jamais réellement acquis, un aléa technique l'a conduit à expérimenter une pratique qui s'est avérée assez courante chez nos camarades russes : le changement express de sous-marin. A l'approche de son IPER, le Saphir venait de rentrer en excellent état d'un déploiement en océan Indien. Ni une, ni deux, le Rubis bleu est alors redevenu Saphir rouge, prenant en charge son ancienne monture pour aller honorer l'invitation de la Flotte du Nord. L'opération inédite de transfert était réalisée en un temps record, grâce à un soutien sans faille de l'ensemble du site toulonnais. Sous l'impulsion de l'ESNA, de l'équipage resté en charge du Rubis à Basesoumed, de la Base Navale à l'OCI/DC en passant par le SVR, le SSF et DCN, toute l'énergie nécessaire a été mobilisée pour réussir ce défi.

Le Saphir rouge, ressuscité puis qualifié à la mer, pouvait quitter Toulon à destination de la plus mythique des escales. Le transit vers le Grand Nord conduisait le Saphir au-delà du Cercle Polaire, porte du Royaume de Frigolus franchie par les néophytes après un baptême purificateur dans l'eau de mer puisée à 3° C. Le 28 juillet, le Saphir retrouvait le Primauguet par une météo capricieuse à l'entrée de la baie de Kola et, après un long chenalage², l'arrivée devant le port de Severomorsk révélait enfin "pour de vrai" l'armada de la Flotte du Nord : des Kirov, Slava, Udaloy, un Delta et un Kilo sur coffre, un Akula ... Le lendemain, les bâtiments français étaient rejoints par SEM. Jean



Cadet, ambassadeur de France, et pour la première fois en Russie par Alfost, tous deux venus rehausser la portée de cette escale et encourager le partenariat entre nos marines. Le programme adressé par l'attaché naval était déroulé dans un tourbillon, au cours d'une inoubliable journée de 88 heures³ : rencontres officielles rythmées par les toasts, visites croisées des bâtiments français avec leurs hôtes - « Amiral Levchenko », type Udaloy, et « Vepr », type Akula II, épreuve de tir à la corde sous les « hourras » des supporters (bien rouler les « r »), match de foot (dont nous tairons le résultat), accueil des marins et de la population de Severomorsk et de Mourmansk trop heureux de rencontrer des Français, défilé militaire - au pas de l'ole s'entend - grande parade nautique pour la fête de la Marine ... Les démonstrations dynamiques dans la baie du port de nombreuses unités russes furent impressionnantes, du LST type BORIS CHILIKINE à la frégate de type Udaloy, du déploiement de troupes terrestres aux tirs fracassants de leurres et de roquettes bien réelles. Mais pour le centenaire des forces sous-marines, les bateaux noirs se devaient d'assurer le clou du spectacle : prise de plongée, passage à l'immersion périscopique puis retour en surface d'un énorme Kilo, suivi d'une spectaculaire remontée d'urgence en surface d'un Victor III, sous un soleil éclatant, et ... à moins de 1 000 m des tribunes officielles !

Les rencontres croisées avec l'équipage du « Vepr » (relevé en grande partie depuis son escale à Brest en septembre 2004) figurent parmi les temps très forts vécus en escale.

Les sous-marins français ont été invités en nombre à venir juger de l'excellent niveau de ce colossal sous-marin d'attaque, au cours d'une visite qu'ils n'avaient même pas osé imaginer, avant de recevoir à leur tour les marins du « Vepr » pour un tour à bord du « Saphir ». En dépit des difficultés de communication (les russes ne parlent pas français, et qu'exceptionnellement anglais), les échanges ont été nombreux et chaleureux.

Tous ont bien sûr profité du jour sans fin, partie intégrante des charmes de cette contrée polaire en été, ainsi que des deux jours de ciel bleu qui ont si bien mis en valeur les vestiges architecturaux de l'ère soviétique, avant de finalement trouver la fameuse route au sud de Ramius, vers Brest cette fois-ci, certains d'avoir rencontré de nouveaux partenaires appelés à être plus réguliers dans les années à venir.

EV1 Florent Lagny



¹ Les lecteurs de Tom Clancy se souviendront qu'à bord d'Octobre Rouge, le commandant Marko Ramius demandait à son navigateur Kamarov de lui donner une route au sud pour échapper à ses congénères.

² Principal port de la Flotte du Nord, Severomorsk se trouve à la moitié de la baie de Kola, profonde échancrure qui pénètre jusqu'à la ville-port de Mourmansk, située à 50 km de la mer.

³ A cette époque de l'année, le jour polaire est ininterrompu : le soleil paraît se coucher vers minuit, avant de « rebondir » derrière l'horizon.

L'EMERAUDE ROUGE A L'HEURE AMERICAINE

Après un début de cycle européen, l'Emeraude s'est déployée en Atlantique ouest afin de participer à l'exercice JTFEX 2006, stage de qualification final de deux groupes aéronavals de l'U.S. NAVY. Cet entraînement majeur a été précédé d'une escale à Norfolk, Virginie. Au-delà des réunions préparatoires aux entraînements, celle-ci a permis aux marins français de découvrir une région au riche patrimoine historique et d'expérimenter le mode de vie américain.

LA VIRGINIE, UN DES PLUS VIEUX ETATS DES ETATS-UNIS

La Virginie est l'un des 13 états fondateurs, berceau de la nation américaine : c'est là que sont arrivés les premiers colons anglais et que, plus tard, l'Indépendance est née. C'est en effet dans la baie de la Chesapeake que, répondant aux appels pressants de Washington, De Grasse arriva de Saint-Domingue avec 3 000 hommes en septembre 1781. Il en chassa les forces anglaises, puis assura le blocus de la côte jusqu'à la capitulation de l'armée de Cornwallis réfugiée à Yorktown. Cette victoire assura définitivement l'indépendance de la jeune nation. C'est enfin là qu'était le cœur des Etats du Sud lors de la Guerre de Sécession.

La petite commune de Norfolk, construite en 1682 sur des territoires achetés aux indiens, s'est agrandie au fil des siècles et s'est affirmée rapidement comme une ville tournée vers la mer. De nos jours, elle est devenue la plus grande base navale et aéronavale de la côte est des Etats-Unis, rassemblant 105 000 personnels de la défense. Différents sites regroupent tous les types d'unité de la Navy : porte-avions, sous-marins, frégates, bâtiments amphibies, aéronefs.

DÉCOUVERTE DE LA RÉGION

Au cours de cette escale, de nombreuses activités étaient proposées à l'équipage : matchs de beach-volley à Virginia-beach, visite d'un des plus grands cuirassés jamais construits -le Wisconsin-, promenade sur les immenses plages américaines, sans oublier l'inévitable shopping au « P.EX ». Certains ont choisi de visiter les musées de la ville, comme le musée naval de la ville de Norfolk, ou bien le « Chrysler Museum » (du nom du constructeur automobile qui lui légua une partie des objets exposés), regroupant des collections d'antiquités et de peintures.

A LA RENCONTRE DES ÉQUIPAGES US

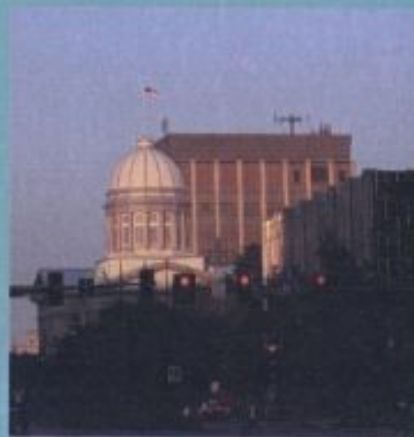
Cette escale était enfin l'occasion de renforcer les liens de la Marine Nationale avec l'US Navy. Des contacts ont ainsi pu être noués autour d'activités informelles entre l'« Emeraude » et l'équipage du



Le cuirassé Wisconsin

SSN américain « Newport News », autre participant de l'exercice JTFEX et bâtiment hôte. Sous-mariniens français et américains ont ainsi pu échanger leur impressions et expériences, et partager des moments d'amitiés.

Du SNA Emeraude



Norfolk, le mémorial Mc Arthur, Ancien hôtel de ville

BAPTÊME DE PLONGÉE—ÉPISODE 1



C'est sans nul doute Jules Verne qui se réveilla en moi le jour où j'appris mon embarquement à bord du sous-marin nucléaire d'attaque *Saphir*. Jules Verne, et surtout le *Nautilus* et son capitaine Nemo. Le premier sous-marin nucléaire d'attaque américain, ne s'appelait-il pas aussi *Nautilus* ? Mon capitaine, lui, s'appelle le capitaine de frégate Rabourdin. « Un sac léger vous suffira ». Peu avant le grand jour, le médecin chef des services Abiliou m'annonce le programme qui m'attend : une tenue sécu et un tee-shirt, c'est ainsi que se vêt un sous-marinier en mission. « L'uniforme ? Laissez-le à Brest ; à bord il n'y en a pas et tout le monde travaille en combinaison sécu ».

EN ROUTE

Jeudi 09 février 2006. 14h15. La dernière aussière est à l'eau. C'est réellement le moment le plus exquis, celui qui commence par ce largage et se termine avec la plongée du bâtiment. L'accès à bord est fabuleux et je ne peux m'empêcher de songer au professeur Aronnax qui pénètre avec ses deux compagnons à bord du *Nautilus*. Nous sommes trois passagers à bord, exactement comme dans *Vingt mille lieues sous les mers*. Tout va bien au départ. Une coupée assez classique, bien qu'étroite, permet de se retrouver sur la plage arrière du sous-marin Sa-

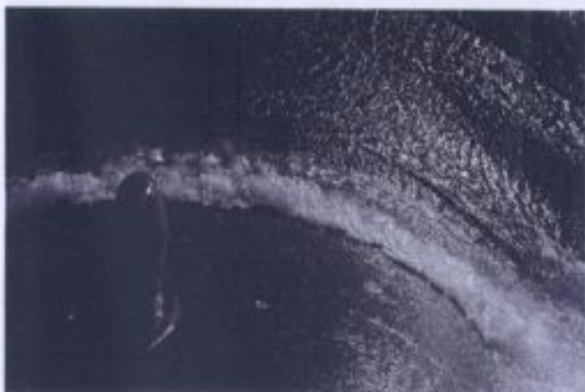
phir, un magnifique sous-marin nucléaire d'attaque dont les formes arrondies se marient avec douceur avec les eaux de la rade. L'espace extérieur de cette plage arrière, une sorte de gros havane noirâtre qui plonge le nez dans l'inconnu, me paraît limité, mais les hommes d'équipage déjà à l'œuvre naviguent avec souplesse au sein de cet environnement précaire. Aucune balustrade, aucune limite nette, si ce n'est la Méditerranée. L'affaire se complique quand le visiteur cherche, ignare et inculte, la porte d'entrée du lieu. Un petit chemin côtier longe le massif. Quelques mètres plus loin, une ouverture sur les flancs de la bête. C'est le grand moment. Accès absolument prohibé pour le plus léger des claustrophobes, mais aussi aux embonpoints et empâtements de



tous genres. Les voilà les fameux trous d'hommes qui vous tétanisent à leur seule évocation et qui semblent mener celui qui les tutoie vers des horizons en entonnoir. Le premier pointe sa figure au sommet d'une échelle qui donne le vertige par son terminus en entonnoir. Au bout, un espace étroit, une autre échelle, puis une troisième qui semble émerger vers une fenêtre de lumière naturelle. Nous accédons enfin à la baignoire, c'est ainsi que se nomme cet espace ouvert situé au sommet du massif.



Le sous-marin se décolle du quai, avec lenteur, halé par deux remorqueurs du port de Toulon. Nous sommes trois passagers béats, étonnés, fascinés par cet appareillage tout droit issu des lectures enfantines. La bête noirâtre s'éloigne dans le plus grand silence du quai qui la rattachait à la vie terrestre. Nous ne pouvons plus faire route arrière. Puis, imperceptiblement, le sous-marin prend de l'allure et semble s'enfoncer légèrement. La passe du port militaire française, la vitesse s'accélère encore et, spectacle magnifique, des gouttelettes écumeuses naissent du conflit physique qui oppose la bête à l'océan. L'arrondi de la plage avant, désertée par les marins, se marie harmonieusement avec la mer et crée une étonnante forme cylindrique qui repousse sur ses côtés un flux aqueux de plus en plus violent. L'eau salée gagne rapidement la partie et, quelques minutes plus tard, alors que nous croisons frégates et avisos qui rentrent au port, la plage avant se noie de bonheur dans ce bouillonnement sulfureux qui laisse désormais comme seul fantassin un promontoire épais comme une bite d'amarrage, dernier vestige de notre engloutissement. A l'arrière, tandis que le sous-



Plage avant du Saphir au début de la plongée

marin s'enfonce avec assurance, un bouillon d'écume s'est formé et laisse un calice blanchâtre sur son passage. Le *Jean de Vienne* fonce vers Toulon. Le dernier bâtiment aperçu est un autre sous-marin, l'*Emeraude*, qui rentre et nous tutoie à bâbord. Son massif éclabousse la Méditerranée, mais la baignoire semble encore vide de toute vie humaine. Les commandants se parlent par radio. Puis, plus rien. L'horizon est dé-

sormais dépeuplé. Les embruns giclent à présent avec force et s'envolent avec volupté par dessus le massif. En cette fin d'après-midi, le mer est belle, moutonneuse, remuée par un mistral de plus en plus vigoureux. Le soleil d'hiver prend ses quartiers de nuit et commence à lécher la côte varoise qui s'éloigne petit à petit. C'est à cet instant que le pacha nous invite à pénétrer dans son antre. Quelques minutes plus tard, les derniers panneaux métalliques se referment sur nous. Le sous-marin va pouvoir enfin regagner son pays.

Notre descente est rendue difficile par un roulis soutenu. Les trous d'hommes et les échelles ne semblent plus les mêmes et la vision est perturbée par des mouvements amples, parfois saccadés, qui semblent déformer les sensations.

Trois étages plus bas, nous traversons l'endroit stratégique du bâtiment, le PCNO, pour nous diriger rapidement vers le carré des officiers. Le roulis est encore plus intense. Nos estomacs s'accrochent à la promesse du pacha : dans trois-quarts d'heure, le sous-marin sera en plongée profonde et le bateau se stabilisera. Malgré tout, je ne peux me contenter d'un séjour d'attente dans ce



Le commandant au périscopes d'attaque

carré microscopique. La plongée est un instant magique, unique, que rien au monde ne justifie de manquer. Pas même le mal de mer. Tout se passe au PCNO. « Attendez, messieurs ! Et le masque Z » Interloqués par ce néologisme, nous le sommes encore plus à l'instant où nous devons à tour de rôle enfilez un volumineux accoutrement respiratoire qui nous servirait en cas de manque d'oxygène. Histoire de se mettre dans l'ambiance, celle d'un lieu potentiellement dangereux. Habitues aux confort terriens, le masque Z nous rappelle notre condition sous-marine, celle d'un équipage autonome qui ne doit plus compter que sur lui-même, celle d'hommes qui dépendent désormais les uns des autres, celle, la notre, de passagers devenus en quelques mètres de plongée des êtres soumis et asservis à la compétence et au professionnalisme de quatre-vingts marins. Le sorcier, délicieux surnom attribué à l'infirmier, nous distribue un dosimètre à garder sur nous pendant tout le séjour. Nous allons oublier le nucléaire.

Médecin principal @ Luc-Christophe Guillerm
(suite au prochain numéro)

SOUS TERRE ET SOUS LES MERS (MEMOIRE D'UN ANCIEN) - CHAPITRE 7 :

La parution de « Top la Vue » reprenant, je suis le fil de mon histoire et je vous avais laissé à la moitié de l'an 1964 où à la sortie du cours de B.A.T. j'ai la chance de pouvoir embarquer sur le « Dauphin » sous-marin océanique de 1200 Tonnes dont le port base, et cela m'arrange beaucoup, est la deuxième ESM (escadrille de sous-marins) et donc Lorient. Le « Dauphin » n'est pas prêt de naviguer quand j'arrive dessus au mois d'Août après quelques jours de permissions car il n'a pas ses batteries et donc je me repaye un embarquement de 340 accumulateurs de 600 Kgs et je travaille de nuit à partir de 20H00 jusqu'à minuit, de minuit à 01H00, pause casse-croûte où le cuistot et le commis du bord se levaient la nuit pour nous faire cuire des côtelettes puis rebelote jusqu'à 07H00 du matin heure à laquelle nous sommes fourbus et c'est l'équipe de jour, celle qui accorde les accus qui prend la relève. Personnellement, j'aime bien le travail de nuit à cette période de l'année car après avoir dormi jusqu'à 13H00, fait un bon repas, je pouvais aller à la plage à Toulhars près de Lorient, et recommencer le soir à embarquer les accus (avec le maître chargé que nous avions (Athanase Abalain), il ne fallait pas lambiner et je crois que par nuit nous embarquions plus de 80 accus). Les essais à la mer se passent bien, il nous faut toujours partir de Lorient le vendredi soir pour l'entraînement individuel et les exercices dans le golfe de Gascogne. La fin de l'année 1964 se passe de cette manière puis vient le début de 1965 où je vais d'abord à Toulon à l'Ecole de Navigation Sous-Marine faire le cours du Brevet supérieur de sous-marinier. Ce cours dure 2 mois pendant lesquels il ne faut pas arrêter de « bosser » puisqu'il y a un examen de fin de cours qui me fait me rappeler l'anecdote suivante : Il faut savoir qu'à bord d'un sous-marin, il faut connaître sur le bout des doigts, non seulement tout ce qui concerne sa spécialité (son métier), mais aussi avoir des connaissances approfondies pour ce qui concerne la Sécurité Plongée (Ballasts, Régleurs, Caisses d'Assiette, Stations d'Huile, Compresseurs, Lignes d'Arbres, Production Electrique, Batterie et 50 KVA etc....).

Pour pouvoir faire ce cours il fallait déjà être certifié élémentaire depuis un certain temps et avoir au moins (je crois) 1500 heures de plongée. D'évidence, 1500 h. de plongée sur sous-marin classique ne sont pas comparables à 1500 h. qui équivalent à une patrouille de SNLE.

L'obtention du Brevet Supérieur était soumis, en plus de l'examen écrit, à un examen oral devant un Ingénieur Mécanicien très confirmé aux sous-marins. L'attente dans le couloir est longue avant de pénétrer dans la salle de cours où, sur le bureau sont disposés les petits bouts de papier pliés en quatre et sur lesquels sont inscrites les questions du tirage au sort. L'ingénieur mécanicien (pour me mettre à l'aise sans

doute) me pose d'abord quelques questions sur mes embarquements puis me demande de choisir un bout de papier. Hésitant, j'en prends un et le tends à l'examineur qui après l'avoir ouvert me lit la question : Distribution électrique à bord d'un sous-marin type Narval. En entendant la question, je jubile intérieurement, car étant électricien sur ce type de bateau depuis 3 ans, je connais le sujet par cœur (Tableaux principaux, secondaires, ce que ça alimente...) et je pense déjà que cette question me fera augmenter ma moyenne qui n'est déjà pas si mauvaise.

Mais mon plaisir n'a pas duré longtemps, car comme dans un mauvais rêve, j'entends l'examineur me demander ma spécialité et comme je répondais électricien... Il me demanda bien sûr de choisir une nouvelle question « Ligne d'arbre des sous-marins type Narval » et j'ai tout donné dans un schéma avec le tube d'étambot, les paliers garnis du fameux bois de Gaïac, le presse-étoupe, le frein, la butée Mitchell et les MEC et MEP.. sans oublier le moteur Diesel car à cette époque (1965), c'est le diesel qui entraînait la



Le poste de commande des MEP (mon dossier est constitué des mêmes volants mais des moteurs de croisière) ça change du Joystick hein !

ligne d'arbre et le moteur électrique tournant en génératrice pour charger la batterie. Je m'en suis bien sorti mais ma note n'a pas été celle que j'aurais pu espérer... et je me demande encore si un examinateur à le droit (il a pris le gauche) de changer de question en fonction de la spécialité d'un candidat. Tout ça c'est du passé et cela ne m'a pas empêché d'avoir le macaron numéroté. C'est dans le train de retour que j'ai donné le macaron élémentaire à un légionnaire car tout le monde sait que certaines affinités existent entre la Marine et la Légion.

Sitôt mon retour à bord du « Dauphin » qui était en IPER (Indisponibilité pour entretien et réparations), tout l'équipage est appelé à passer au bureau H.C.C (Habillage Couchage Casernement) afin que chacun reçoive son sac particulier de Sous-Marinier. C'est la

première fois que nous recevons un sac qui comprend : un sac de couchage qui nous permet de ne plus se coucher dans les draps plus ou moins sales ; des slips Kangourous, des caleçons longs ainsi que des tricotés de corps Thermolactyl pour nous protéger du froid (Nous sommes en 1965), trois pyjamas (Vous vous rendez compte du confort), des paires de chaussettes (12), trois jeans, 12 tricotés gris souris avec ancre de marine sur la poitrine. Pour les électriciens : 3 combinaisons anti-acide (les combinaisons en elles-mêmes étaient anti-acides mais les pantalons de treillis que l'on gardait en dessous étaient troués de partout), une paire de Chaussures anti-dérapante, des bottes fourrées et des lunettes anti-réverbération et là, nous avons appris que nous devions aller sous les glaces et nous ne fûmes point rassurés. Les travaux à bord étaient impressionnants car à l'intérieur, il était disposé des chaufferettes supplémentaires, et à l'extérieur, il était installé des sondeurs de glace, les superstructures étaient renforcées et les aériens protégés. Sincèrement, notre bateau ressemblait plus à un dinosaure qu'à un sous marin.

Puis vint le jour du départ, le « Narval » qui nous accompagne appareille de Lorient le jeudi 18 Mars 1965 à 11H00 et le « Dauphin » plus discret n'appareille que dans la soirée. Chacun de ces fiers vaisseaux profita de cette première nuit pour vérifier s'il était toujours digne d'être reçu dans les profondeurs océanes puis ils se retrouvèrent le lendemain au large d'Ouessant. Là, commença un long transit au cours duquel il fut encore vérifié que le sous-marin est un bâtiment conçu pour naviguer en plongée et éventuellement en surface (cours élémentaire de navigation sous-marine). Il nous faut attendre le 21 Mars pour rentrer enfin en Zone 2 et poursuivre notre route plein nord.

Au cours de ce transit il m'est arrivé une sacrée anecdote (le 24 mars), j'avais mis mon sac de sous-marinier avec mes affaires toutes neuves à l'extrême arrière du bateau c'est-à-dire dans le local où se trouvent les commandes des barres de plongée et de direction et bien sûr, ce qui devait arriver arriva : un flexible « Erméto » alimentant les barres de plongée s'est rompu créant une avarie de barre et l'huile chaude, sous une pression de 80 ou 100 Bars selon que la station d'huile est en « asservie » ou en « permanente » arrosa copieusement et complètement le poste extrême arrière ainsi que mon sac et toutes mes affaires de rechange ce qui fait que je n'ai pas pu me changer pendant toute la marée qui dure quand même un mois.

Le transit avec différents exercices continue pour arriver au 25 mars où à la surprise générale nous voyons arriver à bord du « Narval » et du « Dauphin », deux singuliers personnages. Il s'avéra qu'il s'agissait simplement de sa Majesté Frigolus l'alter ego de notre ami Neptune et de son pilote venus nous souhaiter la bienvenue au-delà du Cercle Polaire (66,34°). Ce

fut l'occasion d'une cérémonie dont tous apprécièrent la simplicité. Seuls quelques uns, il y a des mécontents partout, réclamèrent, mais en vain, Amphitrite ou du moins, sa cousine germaine.

Claude Rogel

Président de l'Agasm section Minerve

Croisière « Sauna »



Remarquez le mano d'immersion (165 m)



Sa majesté « Frigolus » signant mon brevet



Nous revenions en Islière du Pack tous les soirs après avoir plongé sous la glace

ROSNEY : COUPE FOST DE PARACHUTISME



Comme chaque année depuis 1990, le CTM de Rosnay a organisé, avec le soutien sans faille de la CIFUSIL et de l'école de parachutisme de Le Blanc, la coupe « FOST » de parachutisme. Cette manifestation sportive de haut niveau est sponsorisée par l'état-major ALFOST et par des entreprises du secteur privé.

Cette année, la compétition qui a regroupé plus d'une cinquantaine de participants, s'est déroulée lors du week-end de l'Ascension. Compte tenu des nombreux caprices de la météo, les organisateurs et les juges ont dû montrer beaucoup de souplesse et de réactivité pour optimiser la gestion des brefs créneaux de beau temps. Mais finalement, même si quelques épreuves ont été annulées, notamment celles de voltige, les sportifs ont pu « s'éclater » sans trop de bobos.

Au classement par équipe dans cette discipline, ce sont les représentants d'Alfusco, plus homogènes qui remportent la médaille d'or devant l'équipe de Rosnay et celle de Lorient. En vol relatif, c'est encore l'équipe d'Alfusco qui s'impose devant des représentants de la sous section parisienne de la SMPS de Rosnay et une étonnante équipe de jeunes enseignes de l'école navale qui goûtait à la compétition pour la première fois et dont les progrès sont fulgurants.

Il n'est donc rien de dire que les couleurs de la FOST ont, encore une fois, été portées bien haut dans le ciel de la Brenne dans lequel s'inscrit, depuis plus de 35 ans, le gris coque des 13 pylônes et de la carpe volante (nom local de l'aérostat) de la station de transmissions de Rosnay.

CF Thierry Makan
Commandant du CTM Rosnay



DES FONDS AUX SOMMETS



Vendredi 05 mai 07h45, sur le site des forces sous-marines de Toulon, le chef de l'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque, le capitaine de vaisseau Larnaudie-Eiffel et le commandant de la base navale, le capitaine de vaisseau Balmitgere donnent le départ d'une randonnée qui doit conduire seize cyclistes au centre de ré oxygénation des forces sous-marines de la Condamine dans les Alpes Maritimes.

La première étape, Toulon/Beuil, longue de 145 km permettait à nos randonneurs de se mettre en jambes lors du passage du col Dalberg à 1 820 m, de prouver si besoin était leur solidarité et d'apprécier les bienfaits d'une nuit de repos amplement méritée.

TOP LA VUE

LE MAGAZINE DES FORCET SOUS-MARIN

EM ALFOST
BP 500
29240 BREST ARMEES

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

cabinet.em-alfost@wanadoo.fr



C'est fourbus mais motivés et joyeux que nos sportifs ont entamé le lendemain la seconde étape qui devait leur faire franchir sous la neige et le brouillard le col de Cayolle à 2 400 m d'altitude et les conduire, unis comme à bord, au centre de la Condamine.

Cette belle expérience, dans laquelle l'esprit de groupe a avantageusement remplacé celui de compétition, avait déjà été menée dans un lointain passé. Gageons qu'elle sera renouvelée à l'avenir.

CC Bernere – CSG ESNA



« DERNIERE MINUTE » - EN BREF !

Le 27 novembre prochain, l'escadrille des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins fêtera à Brest son 35^{ème} anniversaire à l'occasion de la « Journée du sous-marin ».



ALFOST s'est rendu du 6 au 8 septembre aux Etats-unis. Il a notamment rencontré à Norfolk son homologue, le Vadm Munns, en charge des forces sous-marines américaines. Durant ce séjour à Norfolk, l'amiral a visité le SSBN "Alaska" ainsi que le nouveau simulateur pour les équipes de CO de SSN.

L'amiral s'est ensuite rendu au pentagone à Washington où l'amiral Mauney (OPNAV N87) lui a présenté le projet "Virginia". Il a également rencontré à cette occasion un représentant de USSTRATCOM.



AMIS LECTEURS, A VOTRE PLUME !

VEUILLEZ ADRESSER VOS PROJETS D'ARTICLES AU :

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

PAR AVANCE, MERCI.



Directeur de la publication : VA Yves Boiffin

Comité de rédaction : CV Jean-Marc La Marle – LV Sandrine Fourel – EV1 Aurélie Maheo – ASP Emilie Jamain – EV1 Thomas Maire – Mjr Emmanuel Comble – Melle Valérie Kerdoncuff

Imprimerie : Repro ENSM/Brest