



TOP LA VUE n° 26

le magazine des forces sous-marines

- . Coopération... des liens à entretenir...
- . L'exotisme écossais
- . Première plongée sur SNA par un VOA



TOP LA VUE

L'EDITO

Dans ce numéro :

- L'actualité en bref 3
- FASLANE : l'épreuve écosaisse 4
- A bord du SSK O'Higgins 6
- Coopération franco-britannique
- Etre sous-marinier 7
- Le COFISMA 8
- A l'honneur 10
- Rayonnement 11
- Alerte à la bombe à bord de l'Émeraude 12
- 16 juillet 1944 : attaque d'un convoi ennemi 14
- Sports/préparation au combat 18

« Ceux qui me lisent savent ma conviction que le monde temporel repose sur quelques idées très simples, si simples qu'elles doivent être aussi vieilles que lui : la croyance que le bien vaut mieux que le mal, que la loyauté l'emporte sur le mensonge et le courage sur la lâcheté... Enfin que la fidélité incarne la suprême vertu ici bas. » Joseph Conrad.

« Il y a 17 ans un accident tragique sur le sous-marin nucléaire d'attaque « Émeraude » a coûté la vie à 10 de nos camarades. Cet événement, dont je vais vous rappeler les circonstances, a beaucoup et profondément marqué les forces sous-marines. Nous sommes ici ce matin pour faire mémoire de cet événement. Nous accueillons aussi quelques anciens qui au sein de l'association des anciens sous-marinières entretiennent la flamme et le souvenir de tant de sacrifices consentis. Enfin merci à ceux qui vivent sur ce site et s'associent à cette commémoration.

Cette cérémonie, simple et sobre, nous rappelle le sens de notre engagement. Notre métier nous confronte au danger, au risque. C'est vrai du métier de sous-marinier, mais c'est aussi vrai du métier militaire. En nous engageant, nous savons que nous pouvons être amenés à donner ce que nous avons de plus précieux, notre propre vie. Cette perspective donne une gravité particulière à notre vocation. Il n'est d'ailleurs pas besoin de circonstances exceptionnelles pour mesurer la part de sacrifices que revêt notre métier : quand nous partons loin et longtemps, nous savons, et nos familles le vivent d'une manière encore plus sensible, le prix de notre engagement.

Le 30 mars 1994, 10 camarades ont été jusqu'au bout d'un sacrifice qu'ils avaient accepté en s'engageant dans les forces sous-marines.

Notre hommage est une justice que nous leur rendons, ainsi qu'à leurs familles.

Le 30 mars 1994, il est 10h35, l'« Émeraude » navigue en immersion profonde. Une inspection de tranche est en cours dans le compartiment turbo-alternateurs.

Une entrée d'eau importante sur un collecteur eau de mer de ce compartiment survient alors et provoque, de la part de l'équipe de quart, la mise en oeuvre de l'ensemble des réactions d'urgence qui garantissent le retour du sous-marin en surface.

Pendant leur déroulement, une tape d'éclatement d'un condenseur rompt et la vapeur envahit le compartiment, entraînant la mort brutale de dix des personnes

présentes. Miraculeusement, un second maître réussira à se protéger et à quitter le compartiment.

Sans aucune hésitation, compte tenu des circonstances et de la rapidité des phénomènes rencontrés, l'équipage a réagi avec efficacité et maîtrise dans une situation d'urgence.

Cet événement remet en notre mémoire que la navigation sous-marine est une activité dont l'aspect, pour nous normal mais loin d'être banal, ne doit jamais faire oublier les risques et les périls, comme d'autres événements depuis, sur des sous-marins de toute nationalité, l'ont rappelé.

Je vous rappelle les noms de nos 10 camarades qui, ce 30 mars 1994, ont péri en plongée :

Le CC Jean-Luc Alvar, le LV Olivier Antois, les PM Franck Jeannin, Alain Valloire, Christian Cessac, Christophe Texier, les MTE Laurent Thomine, Jean-Pierre Belfio, Philippe Schweitzer, le SM Yves Brevalle.

A nous, les plus anciens, qui les avons connus,

A vous qui, plus tard, avez rejoint les forces sous-marines ou leur environnement,

Ils nous rappellent que le métier de sous-marinier est un métier de volontaires, déterminés et sans crainte ; il exige la recherche incessante de la compétence et de la rigueur, une vigilance de tous les instants. Et surtout, nous savons qu'il est primordial que nous soyons solidaires dans un environnement dangereux.

Il importe toujours que chacun d'entre nous ait une conscience précise et réaliste des risques. Cette conscience repose sur notre travail personnel et notre compétence, entretenue tout au long de notre carrière.

Souvenons-nous !

AUX MORTS »

VAE Georges-Henri Mouton

TEMOIGNAGE

Un volontaire officier aspirant (VOA) sur SNA

S'adressant à des étudiants ou jeunes diplômés d'études supérieures, le contrat de Volontaire Officier Aspirant (VOA) leur permet de passer un an dans la Marine nationale afin de découvrir cette institution. En quête d'une première expérience professionnelle, humaine ou personnelle forte, ils sont guidés par différents aspects de la vie de marin.

Si le type de VOA le plus connu (car le plus courant) est celui en tant que chef de quart sur bâtiment de surface, d'autres spécialités sont ouvertes telles que « renseignement », « propulsion », « états-majors et services », « fusiliers-marins et commandos », etc. En plus de celles-ci, quelques VOA ont le privilège de servir sur sous-marins en embarquant pour un cycle opérationnel sur les SNLE de la FOST.

Faisant partie des trois VOA « sous-marins » de cette année, j'ai eu la chance supplémentaire d'être mis pour emploi sur le SNA Perle, pendant les quelques mois inoccupés qui me séparaient de ma patrouille sur SNLE. J'ai donc pu participer à une mission complète de SNA qui nous a menés jusqu'aux Etats-Unis et en Mer des Caraïbes.

Mais reprenons depuis le commencement. Récemment diplômé de l'Ecole des Ponts et Chaussées, j'ai postulé l'année dernière pour ce VOA dans la Marine. Admis à être affecté sur sous-marins, j'ai débuté mon volontariat d'un an par trois semaines de formation initiale officier à l'Ecole navale. Affecté ensuite à l'ESNLE à Brest, j'ai appris que la patrouille de SNLE à laquelle je devais participer aurait lieu plusieurs mois plus tard. Je

suivais alors – avec les deux autres VOA en sortie d'école d'ingénieurs (l'un d'HEC et l'autre de l'ESSEC) – des cours de certificat élémentaire du sous-marinier et de coordinateur sécurité-navigation (COSECNAV) à l'ENSM de Brest. Volontaire pour occuper mes mois « libres » par des embarquements, j'ai eu la chance de me voir proposer de rejoindre l'équipage rouge de la Perle, alors en entraînement.

Première plongée : sensa-



tions, émotion...

Arrivé à Toulon juste à temps pour assister au retour à quai de la Perle (armée de l'équipage bleu), j'ai pu profiter de la période d'IE pour me familiariser avec l'équipage et le sous-marin.

Quelques semaines plus tard, deux jours d'essais en mer ont été l'occasion pour moi de réaliser ma première plongée. J'imagine que chaque sous-marinier garde un souvenir très fort de sa première plongée ! Pour moi, cela a été une succession de moments chargés de découvertes et d'émotion : fermeture des panneaux, appareillage suivi sur l'écran du périscope d'attaque, grisant passage en passerelle lors du transit en surface, vacarme de l'air s'échappant des ballasts à la prise de plongée et disparition du sous-marin sous la surface (suivi à nouveau sur l'écran du périscope d'attaque)...

A peine quelques essais et une nuit à bord plus tard, il est déjà temps de refaire surface : « Top la vue ! », puis nouveau vacarme de l'air dans les ballasts, cette fois pour en chasser l'eau, avant de rentrer à Toulon. En résumé : deux jours intenses qui annonçaient déjà une mission passionnante.

Quand mission opérationnelle rime avec escales exotiques, exercices et cours.

Les quinze jours de mise en condition (MEC) qui ont suivi et leurs nombreux exercices – incluant deux tirs de torpilles – m'ont permis de voir l'organisation du PCNO au complet et d'en apercevoir le fonctionnement.

Par la suite, la mission opérationnelle s'est étendue sur trois mois et nous a emmenés jusqu'aux côtes de la Floride pour une première escale à la base navale américaine de Mayport, puis en Mer des Caraïbes vers notre deuxième escale, à Fort-de-France.

Dans le même temps se sont succédés les exercices et missions : notamment contre des SNA américains de la classe Los Angeles, en coopération avec le groupe aéronaval du porte-avions George H. W. Bush.

Avec le transit retour vers la France, ce sont de nombreuses semaines au cours desquelles j'ai pu apprendre à connaître le SNA et son équipage, en particulier en faisant du quart en double à toute une série de postes d'opérateurs : barreur, surveillant TSP, veilleur sonar bande large et bande étroite, opérateur élaboration, opérateur table traçante, mécanicien au compartiment des turboalternateurs ou aux auxiliaires, etc.

En parallèle, en lien avec ma formation d'ingénieur dans



les domaines aéronautique et spatial, le commandant m'avait chargé de superviser le fonctionnement du système de navigation inertiel (point commun entre ces domaines et les sous-marins). Cette modeste fonction organique m'a notamment permis de m'intéresser de près à la partie « navigation » du PCNO. D'un côté plus personnel, j'avais postulé pour ce volontariat sur sous-marin par curiosité scientifique, par volonté de découvrir la Marine et par envie d'une expérience humaine exceptionnelle.

Alors que s'achève ce cycle sur SNA, je ne peux que souligner toute ma gratitude envers les personnes qui ont œuvré à ce que je puisse vivre cette aventure sur la Perle. Je remercie particulièrement son équipage et son état-major pour avoir sans cesse encouragé ma curiosité, en me poussant à participer au maximum à la variété des activités réalisées sur un SNA et en répondant avec patience aux très nombreuses questions que je leur ai posées.

Je repars pour un nouveau cycle

C'est donc avec beaucoup d'excitation que je m'apprête à me lancer dans un nouveau cycle, sur SNLE cette fois !

ASP Bertrand S.C.

L'ACTU EN BREF

RENCONTRE ENTRE FORCES SOUS-MARINES AMERICAINES ET FRANCAISES



21 mai à Tarrente puis Naples.

Sa première visite lui a permis de rencontrer le chef des forces sous-marines italiennes, COMFORSUB – le

Captain Fersini. Renforcer les liens avec les forces sous-marines européennes

ALFOST, accompagné de son chef d'Etat-major Opérations, s'est rendu du 19 au

est une priorité et la coopération avec les sous-marins italiens s'accroît depuis quelques années notamment dans le domaine des entraînements communs.

La deuxième partie du voyage s'est effectuée à Naples. ALFOST a été reçu par le Rear Admiral Foggo, amiral américain, à la fois chef des sous-marins américains en Méditerranée et pour une partie de l'océan Indien et commandant des

sous-marins sous contrôle OTAN pour cette même zone.

Le Captain Fersini ainsi que le Rear Admiral Foggo ont tous les deux été invités à venir à Brest.

EV1 Gwénaëlle F.
ADJOINT RI

RENCONTRE ENTRE FORCES SOUS-MARINES ESPAGNOLES ET FRANCAISES



coopération et de renforcer les interactions entre nos forces sous-marines. ALFOST, qui s'est entretenu avec COMSUBMAR, a rappelé l'importance de notre coopération bilatérale et a appelé de ses

vœux à un renforcement des activités communes dans divers domaines tels que l'entraînement mutuel et la participation à des exercices, les échanges d'officiers mais également le sauvetage. Plusieurs visites ont été organisées pour la délégation espagnole pendant son séjour, rencontre avec les interlocuteurs du COM

Les 25 janvier dernier, le chef des sous-marins espagnols, COMSUBMAR, le Capitain Duelo Menor, a répondu à l'invitation de COMESNA, le CV Hervé le Gall, pour une rencontre franco-espagnole à l'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque.

L'objectif de cette rencontre était de faire le point sur la

chez CECMED, visite de l'école de navigation sous-marine et des simulateurs, visite du CEPHISMER et, bien sûr, d'un SNA.

Depuis plusieurs années, l'échange de jeunes officiers sous-marins est particulièrement représentatif de la constance et de la force de notre coopération bilatérale. C'est ainsi que le *Rubis* bleu compte dans son équipage le LV Aguirre Pastor depuis septembre 2010 tandis que le LV Stéphane Boubeker est actuellement embarqué sur le sous-marin espagnol *Tramontana*.

Les entraînements mutuels entre nos sous-marins représentent une part très impor-

tante de notre coopération, l'objectif des deux états-majors est d'en réaliser trois ou quatre en 2011.

La deuxième grande opportunité de coopération de l'année entre nos forces sous-marines fut l'exercice OTAN de sauvetage Bold Monarch, en mai-juin 2011 au large de Carthagène. L'Espagne a accueilli l'exercice comme pays hôte, la France étant fortement représentée par ses équipes NSRS (Nato Submarine Rescue System). A cette occasion, COMSUBMAR a reçu ALFOST.

EV1 Gwénaëlle F.
ADJOINT RI

FRANCE SUD : UN SERVICE MEDICAL INTERARMEES

Le CTM France Sud est intégré à la base de défense de Carcassonne. A ce titre, l'équipe médicale composée d'un médecin réserviste et de deux infirmières, a été transférée au centre médical d'armées (CMA) de Carcassonne. Cela ne signifie pas que l'équipe a quitté le site du CTM, mais que désormais elle oeuvre sous la responsabilité pleine et entière du médecin chef de la base de défense. Ce dernier a pour mission d'assurer le soutien

médical du CTM : permanence d'une infirmière en heures ouvrables, soutien sanitaire, réalisation des visites d'aptitude, capacité d'autarcie...

Le médecin réserviste affecté au CTM, médecin principal Philippe Sol, est issu de l'armée de l'air, le médecin chef de la base de défense de Carcassonne est un légionnaire, médecin chef Luciano Giuriato, et le CTM a pour autorité organique Alfost et son bras armé pour

les aspects santé, la chefferie des forces sous-marines dirigée par le médecin chef de la marine Jean-Marc Cuvillier. La visite de ce dernier au CTM le 22 février dernier a été l'occasion de réunir sur une photographie cette variété d'uniformes du service de santé des armées.

CF J-P A.
Commandant le centre de transmissions de France Sud



ACTIVITES

UN SOUS-MARINIER FRANCAIS A BORD DU SSK O'HIGGINS CHILIEN



Embarquements croisés de jeunes sous-marinières ou comment entretenir une étroite coopération

marins chiliens sont de type Scorpène : le « Carrera » et le « O'Higgins ».

Mon périple a débuté à Iquique (ville du nord du pays) pour un embarquement d'une quinzaine de jours au cours desquels le sous-marinier a participé à un grand nombre d'exercices comprenant des frégates (type 22, 23 et Karel Dorman) ainsi que des hélicoptères Cougar (version ASM) et des avions de patrouille maritime (P3 et C 295). Nous avons également réalisé des exercices de prise de photos côtières ainsi qu'un entraînement au mouillage de mines. L'accueil chaleureux des marins chiliens aux escales de Valparaiso et de Talcahuano m'a offert une immersion totale dans la vie trépidante de leur pays. Valparaiso ne laisse aucun marin dans l'indifférence. Talcahuano, située pratiquement à l'épicentre du séisme de février 2010, panse, de son côté, les cicatrices laissées par le tsunami. Les marins de la ville ont beaucoup œuvré durant les mois qui ont suivi ce drame, la base sous-marine n'ayant pas été épargnée. Par leur courage et leur sens

marin, ils sont parvenus à sauver leurs trois sous-marins présents au port : deux d'entre eux ont appareillé pour échapper aux vagues tandis que le troisième, en période d'entretien, a subi des dégâts vite réparés.

Cette mission en terre chilienne m'a également permis de découvrir le nord de la Patagonie en navigant deux jours à bord d'un patrouilleur en mission de surveillance maritime. Entre l'océan Pacifique et la Cordillère des Andes, cette région offre une zone de navigation passionnante avec ses innombrables îles verdoyantes et ses pêcheurs traditionnels.

Malgré l'éloignement géographique entre le Chili et la France, ce séjour m'a permis de constater la force de l'amitié et le respect mutuel entre nos deux pays ».

EV Matthieu G.

Officier en sixième, SNA Saphir, équipage rouge

« En novembre dernier, j'ai eu la chance de naviguer sur le sous-marin chilien de type Scorpène « O'Higgins ». Ces embarquements croisés de jeunes officiers, réitérés presque tous les ans, permettent de renforcer les relations entre nos forces sous-marines. Nos pays entretiennent une étroite coopération dans ce domaine : deux des quatre sous-

COOPERATION FRANCO-BRITANNIQUE EN OCEAN INDIEN

Déploiement AGAPANTHE

Les accords de coopération de défense franco-britanniques à peine signés, la coopération entre leurs forces navales est déjà une réalité en mer d'Arabie.

Dans le cadre du déploiement Agapanthe, le groupe aéronaval français a participé pendant plus d'un mois aux opérations de la Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS). Chaque jour, décollant du porte-avions Charles de Gaulle, les avions apportent un appui aérien aux troupes déployées en Afghanistan.

L' HMS Tireless a contribué activement à cette mission. Placé sous le contrôle tactique du contre amiral Jean-Louis Kérignard, commandant le Groupe Aéro-



Naval (GAN), le sous-marin britannique a patrouillé une dizaine de jours à proximité de la zone d'opérations du porte-avions.

Le commandant James W., « Submarine Element Coordinator » de l'état-major UKMARFOR, embarqué pour l'occasion à bord du

porte-avions français, a œuvré étroitement avec son homologue français, le CF Benoît L. à la planification et la conduite des activités du HMS Tireless et du SNA Améthyste.

La coopération maritime franco-britannique n'est pas une nouveauté, puisque lors

L'expérience d'un sous-marinière sert la coopération

des déploiements précédents en 2004 et 2006, la Royal Navy avait apporté un soutien actif au GAN. En effet, les frégates HMS Gloucester et HMS Lancaster étaient venues renforcer la protection du Charles de Gaulle en océan indien.

CF Benoît L.,
LCDR James W.

LES SOUS-MARINIERS A L'EPREUVE ECOSSAISE : FASLANE

L'EXOTISME ECOSSAIS

Sorte d'affectation 'tremplin' Faslane permet aux jeunes lieutenants de vaisseau ou capitaines de corvette une immersion au sein de la structure d'entraînement des forces sous-marines britanniques... a sort of 'openminded training course for a fulfilling experience'... une vision 'élargie' de la navigation et de la lutte anti-sous-marine...

DES ECH FR/ETR CSST FASLANE. Le TRAM est laconique et soulève la première difficulté : trouver Faslane sur la carte ! N'y ayant jamais fait d'escale, ce lieu-dit situé au fond d'un loch à 40 km de Glasgow, dont la légende raconte qu'il a été choisi comme base car il est toujours caché sous une épaisse couche nuageuse, n'est pas facile à trouver...



Après une installation dans les confortables 'married quarters' de Rhu et la découverte d'une région pleine de charmes, apparaît rapidement la seconde difficulté : la langue. Un CML 3 ne vous prépare pas à l'usage quotidien d'un dialecte technico-familier qui n'a maintenant plus de secret pour les lecteurs de 'breaking clear'. Ajoutons à cette particularité l'accent écossais, le phrasé local étant à 'l'oxford english' ce que le dialecte du cours Lafayette est au parlé de l'académie française...
Passé ces deux caps, cette affectation est l'occasion de découvrir des cousins à la fois très proches - nous opérons clairement le même type de sous-marins de la même façon - et très différents (bien qu'ils abandonnent progressivement 'l'imperial system' pour le 'metric system'). Chaque sortie à la mer est une occasion supplémentaire d'échanges, pour une meilleure connaissance réciproque. Chaque allusion à une confrontation franco-britannique - de Trafalgar night au tournoi des six nations en passant par la dénomination de la manche, pardon, de 'the english channel' - est l'occasion de relancer la guerre de cent ans.

Au bilan et après une incontournable période de mise en place, cette affectation aura été multiforme : une fonction d'entraîneur au sein de ce qui s'appelle dorénavant FOST (SM), une fenêtre sur d'autres modes de fonctionnements et un rôle de liaison entre les deux forces sous-marines. Une expérience dont je mesure encore aujourd'hui la richesse, notamment pour avoir subi le stress des chronomètres lors de la phase 'eye's only' du 'perisher', avoir découvert un environnement rêvé pour l'entraînement aux opérations côtières mais également la réalité du SNA à un seul équipage.

CF Sébastien M.



Affecté à Faslane entre 2002 et 2004 à l'état-major de Flag Officer Sea Training /Submarine (FOST/SM), ce poste d'officier d'échange au sein des forces sous-marines britanniques a représenté une expérience tout particulièrement enrichissante tant d'un point de vue professionnel qu'humain. Parmi les moments forts de cette affectation, je retiens les divers embarquements réalisés sur sous-marins nucléaires type Swiftsure et Trafalgar ainsi que ma participation en tant que stagiaire à la phase « Eyes Only » du « Perisher » (cours de commandement des forces sous-marines britanniques).

La découverte et la pratique de méthodes de travail différentes m'ont été par la suite très utiles lors de mes affectations de commandant de SNA puis d'officier entraînement.

A l'heure où le rapprochement des relations franco-britanniques dans le domaine de la Défense connaît un nouvel élan, ce poste d'officier d'échange à Faslane conserve toute son importance.

CF Marc D.



Troisième dans la lignée des officiers d'échange au sein de FOST, la place que je trouvais en arrivant à Faslane en août 2004 était déjà bien préparée par mes anciens. Pour autant, on n'arrive jamais en terrain conquis ni même complètement connu dans ce genre d'affectation ! Au fur et à mesure des relèves et des réorganisations, le poste lui-même évolue en termes d'attributions et de responsabilités, avec des traits toujours communs : le pragmatisme bien anglais et la confiance donnée a priori. Si les fonctions peuvent connaître des inflexions, la formidable opportunité procurée par les embarquements sur SSN afin de s'enrichir des spécificités ou des domaines d'expertise des FSM britanniques, les méthodes d'entraînement, l'expérience unique que constitue la participation à la première phase du Perisher et surtout les échanges multiples et enrichissants procurés par l'immersion totale dans la Royal Navy demeurent, et constituent pour beaucoup l'attrait du poste. Immersion obligatoire : au contraire des postes d'échanges classiques où des liens se tissent naturellement entre les officiers de différentes nationalités, à Faslane, ils sont réduits à ...2. A croire que cette destination n'a pas la cote, et pourtant, l'Ecosse est un pays certes rude mais attachant ! Avis aux amateurs.



Au bilan, ce sont un millier d'heures de plongée sur SSN au cours de 10 embarquements, 1 stage au MWC, des dizaines d'heures au périscope, sur simulateur ou à la mer chargé par des frégates, le tout ... 100% passionnant.

CF Jérôme H.



Quatrième officier d'échange français à Faslane, je pensais en arrivant qu'il me suffirait de suivre la voie tracée par mes anciens. C'était sans compter sur la principale caractéristique d'un tel poste, qui est l'imprévisibilité. En effet, si on envoie un officier d'échange découvrir une autre force sous-marine, c'est qu'on ne sait pas à l'avance ce qu'il va y trouver.



En fait, un tel poste se décompose en deux fonctions principales : d'une part l'emploi qui est attribué (humblement, il faut reconnaître qu'un officier de la nation-hôte ferait certainement bien mieux le travail) et d'autre part, le retour d'expérience qui doit profiter à la nation d'origine.

En ce qui me concerne, mes fonctions « britanniques » consistaient principalement à planifier et conduire les phases finales d'entraînement à la mer des sous-marins d'attaque et à conduire la partie sous-marine des exercices Joint Warrior (ex-JMC). Pour le retour d'expérience, je me suis surtout intéressé à la navigation à l'IP et par faibles fonds.

Le fait de travailler en étroite collaboration avec un officier néerlandais permet en outre d'agrandir significativement l'intérêt de ce poste. En effet, il est souvent difficile de comparer un « Trafalgar » armé par 130 personnes à un « Rubis », alors que les sous-marins classiques hollandais, de tonnage identique à celui de nos SNA permettent de faire des comparaisons intéressantes.

De plus, ma participation à 9 semaines du cours de commandement hollandais avec 5 autres stagiaires (américain, australien, brésilien, canadien et hollandais) restera de loin le souvenir le plus marquant de cette affectation.

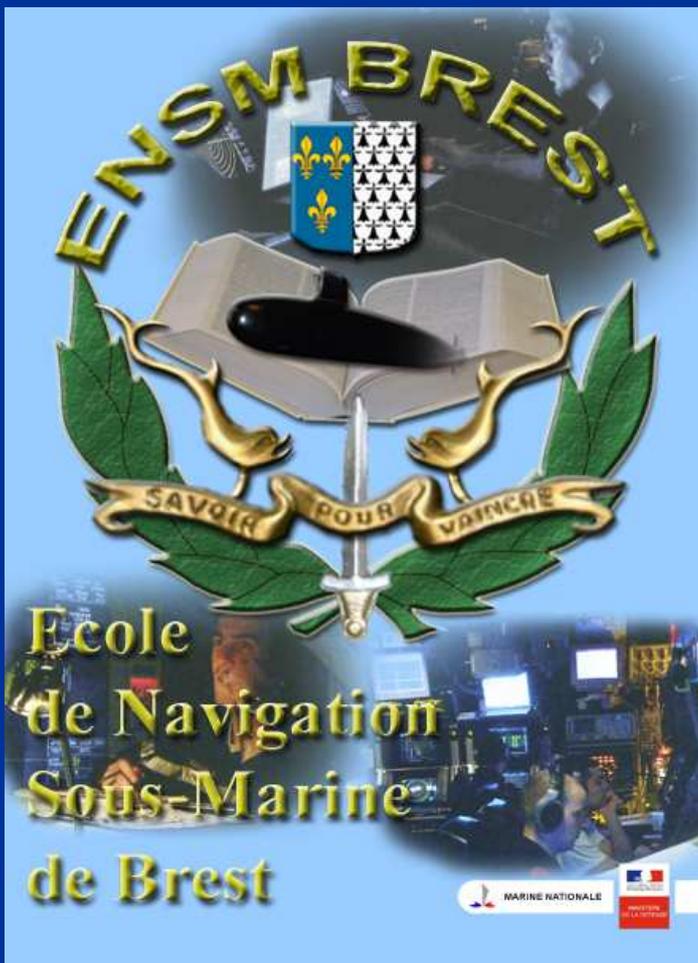
Enfin, malgré la pluie et les courtes journées d'hiver, cette affectation fut finalement appréciable puisqu'en trois ans je n'ai jamais navigué plus de 3 semaines d'affilée et que ma plus longue absence du « port base » fut de 2 mois.

CC Philippe N.

« A l'heure du rapprochement franco-britannique dans le domaine de la défense, ce poste d'échange conserve toute son importance »



ECOLE DE NAVIGATION SOUS-MARINE : Le COFISMA



Le cours de formation initiale ou COFISMA

Après une à deux années passées dans les forces de surface, dix enseignes de vaisseau d'horizons divers ont rejoint fin août les bancs de l'Ecole de Navigation sous-marine de Brest afin d'y suivre le Cours de Formation Initiale de

Le COFISMA : une étape obligatoire pour chaque officier nouvellement embarqué aux forces sous-marines

Au même titre que nos camarades de « surface », la sécurité à bord d'un sous-marin est l'affaire de tous. Mais en plongée, il n'y a pas de place pour l'approximation et l'action d'un seul individu peut être capitale pour la survie du bâtiment, ain-

Sous-Marinier (COFISMA).

Habituellement dispensé à Toulon, le COFISMA permet aux officiers d'effectuer leur première « plongée » théorique dans le monde inconnu des bigrammes et des consignes générales, ou plus généralement dans le monde des sous-marins.

Une formation, première approche du monde des sous-marins

Cette formation est commune à tous les officiers, quelque soit leurs spécialités. Les « OPS » s'imprègnent ainsi du fonctionnement d'une chaufferie nucléaire et les « ENERG » découvrent les joies de la WSM et de la PMI. D'une durée de 4 semaines, ce cours vise à donner aux jeunes officiers rejoignant les FSM une première approche du porteur à travers les trois grands domaines d'étude suivants :

- la constitution d'un sous marin : les principes de construction ainsi que les principales installations d'un sous marin nucléaire sont étudiées afin de comprendre leurs fonctionnements, avantages et inconvénients.

- les consignes générales : les installations précédemment étudiées sont replacées dans leur contexte afin de mieux apprécier leurs effets sur la conduite du sous-marin. Les domaines

d'emploi et les limites du sous marin, induits par les technologies embarquées, sont alors détaillés. C'est aussi l'occasion de découvrir, en plus de la sécurité classique partagée avec les bateaux gris, les domaines nouveaux de la sécurité plongée et de la sécurité nucléaire.

- les opérations : l'étude des missions des SNA et SNLE permet d'expliquer les choix technologiques adoptés sur chacun des porteurs. La sécurité dans les exercices, la water space management (WSM) et la prévention mutuelle des interférences (PMI) sont également étudiées.

Une formation sanctionnée par un certificat

Le COFISMA est finalement sanctionné par un jury permettant de vérifier les acquis des élèves et conditionnant l'attribution du Certificat Élémentaire après un premier cycle de navigation.

EV1 Nicolas CDF

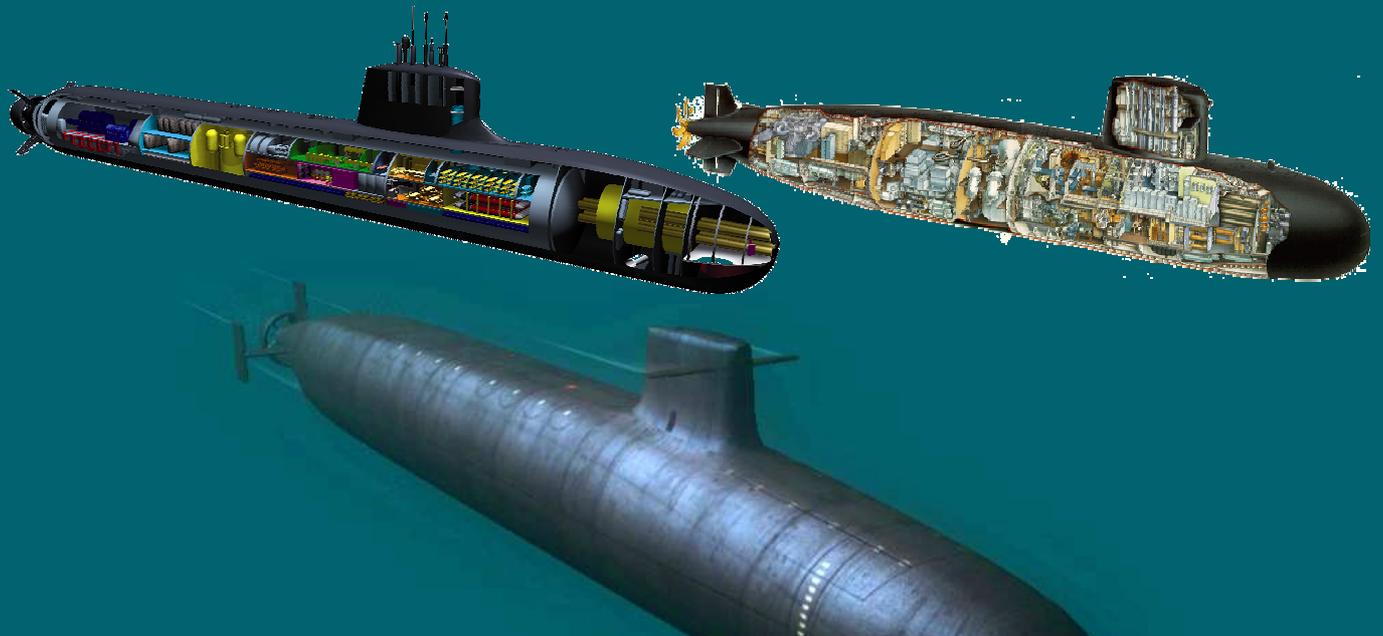
Le COFISMA, cours initiatique

si la connaissance de chaque installation du bord par l'ensemble du personnel est une nécessité.

A ce titre, chaque officier nouvellement embarqué aux forces sous-marines doit passer par l'étape obligatoire du COFISMA (cours de formation initiale

des sous-marins).

Ce stage où se côtoient les officiers des différentes spécialités dont les médecins et les ingénieurs de l'armement relève le défi de nous enseigner le fonctionnement d'un sous-marin nucléaire en trois semaines.



A la découverte de la navigation sous-marine

La plupart d'entre nous n'ont qu'une expérience des forces de surface et nous comprenons bien que la navigation sous-marine à bord d'un bâtiment à propulsion nucléaire prend une autre dimension.

Propulsés sous la surface dans la plus grande discrétion, à l'affût du moindre « bruiteur » ou aux commandes d'une chaufferie nucléaire, chacun à nos postes respectifs nous allons vivre une aventure humaine exceptionnelle et réaliser dans l'ombre les missions qu'aucun autre bâtiment ne peut effectuer.

Une formation 'clef' pour une intégration aux forces sous-marines

Notre instruction est tout naturellement sanctionnée par un oral composé d'un sujet de CGSM (connaissances générales du sous-marin), de consignes générales et d'opérations. Afin de se préparer au mieux à cette épreuve, la plupart d'entre nous a demandé le soutien de leurs commandants en second et commandant adjoint navire (CAN) afin d'organiser des oraux « blancs ».

Le jour enfin venu de passer notre épreuve, nous réussissons avec plus ou moins de succès à exposer nos connaissances et c'est avec un grand soulagement que nous apprenons avoir tous été retenu.

Ce cours, bien que très dense, est la clef indispensable afin d'intégrer les forces sous-marines, puisque très rapidement nous allons devoir prendre nos fonctions à bord ; celles-ci étant pour la plupart d'entre nous, entièrement nouvelles.

A n'en pas douter, cette épreuve du COFISMA, marquera pour longtemps notre intégration aux forces sous-marines.

Déjà nous ressentons l'esprit de corps qui anime nos équipages et nous avons maintenant tous hâte d'effectuer nos premières heures de plongées et notre premier cycle afin de faire nos preuves.

Deux enseignes de vaisseau de l'Améthyste



Les instructeurs et les différents cours se succèdent et brosent des thèmes aussi variés que le fonctionnement de la station d'huile, les torpilles, les réactions d'urgence...

Une soif de connaissances

Nos cerveaux avides de connaissances bouillonnent de questions tout au long de notre formation et nos instructeurs limités par le temps qui nous est consacré pour les cours répondent entre chaque pause à nos nombreuses interrogations.

Le cours est dense, la quantité d'informations à enregistrer impressionnante mais notre intérêt pour les cours va grandissant, car pour une fois, les informations qui nous sont délivrées sont concrètes. La mécanique du sous-marin nucléaire, de l'hélice aux tubes lance torpilles est complexe et chaque installation du bord doit allier efficacité, discrétion et sûreté.

Nous visitons les simulateurs de l'ENSM sur lesquels nous viendrons bientôt nous exercer avant nos patrouilles.

Le COFISMA nous permet de cerner les qualités nécessaires aux sous-mariniers :

- l'humilité : savoir se remettre en cause et admettre ses erreurs pour pouvoir mieux les corriger, savoir se référer au retour d'expérience de nos pairs,
- la rigueur : dans l'action, chaque ordre et chaque procédure doivent être respectés pour être efficace,
- l'engagement : on est sous-marinier non seulement en plongée mais aussi durant l'entraînement à terre, pendant le soutien à l'autre équipage.

Du rêve à la réalité...

MT Hervé L, patron du pont de SNA



Engagé dans la Marine en 1999 par le biais de l'Ecole de Maintenance dans la spécialité de manœuvrier, je me suis décidé pour une carrière aux forces sous-marines ; rêve de tout petit qui va enfin se réaliser.

A l'issue du BAT Maneu et du cours CE à l'ENSM/BPN de Toulon, j'ai embarqué sur le Saphir comme barreur. Enfin l'embarquement tant attendu et le début de la découverte de ce monde dont je rêvais tant. Au cours de ce premier cycle, j'ai pu me familiariser avec ce métier et concrétiser ma première formation. Le travail de manœuvrier est divers, varié et demande caractère, rigueur et professionnalisme (hélicoptère, poste de manœuvre, Spécialent,...). Les 3 cycles suivants m'ont permis d'évoluer au sein du Central Opération pour finir comme plotteur à la table traçante. Le CO

est le point névralgique du sous-marin et l'ambiance qui s'en échappe de jour comme de nuit m'a donné envie de continuer.

En 2004, j'intègre l'EN/GEP où j'embarque pour ma première année de BS Navit, formation aux deux facettes : la première année est consacrée aux cours et la deuxième au stage embarqué pour valider le brevet de chef du quart. En 2006, et à l'issue du complément de formation de 4 mois à l'ENSM/BPN, j'effectue mon premier embarquement comme « patron du pont » sur le SNA Eme-raude bleu.

Le patron du pont porte plusieurs casquettes. Parmi ces rôles figurent la discipline, l'administratif, la gestion du personnel, la sécurité... Outre le métier de chef du quart à la mer, être patron du pont c'est vivre une aventure humaine à part entière, car la gestion du personnel demande à être proche des autres, à l'écoute du moindre problème. Avec l'aide du président, je veille à l'ambiance du bord ce qui est primordial chez nous.

Lorsqu'un sinistre se déclare, je suis responsable de la Zone de Repli, j'effectue l'appel et je coordonne les moyens à mettre en œuvre pour la lutte contre le sinistre.

Ce rôle d'adjoint du DDI est important, car il veille au respect des procédures de survie, telles que le contrôle de l'atmosphère et à la préparation à l'heure des relèves de pompier sur zone. La gestion du personnel m'a permis de découvrir un autre aspect : les ressources humaines. Les dossiers administratifs, les dossiers d'escales, les cours, les emplois divers et variés m'ont apporté une expérience supplémentaire à ma formation.

Dès que je prends le quart à bord, je veille à la sécurité plongée, nautique et à la conduite des opérations. Il faut coordonner les différents senseurs, prendre en compte l'environnement tout en ayant une petite pensée sur la réaction à avoir sur une avarie ou un incident. La responsabilité de tout un équipage est au prix d'une vigilance extrême, d'une passion et d'une motivation sans limite.

Les 7 cycles de patron du pont m'ont permis de m'épanouir tout en évoluant. Le métier de sous-marinier est exigeant et à tout poste, la formation continue fait office de sécurité.

*Action, passion...
épanouissement garanti...*

SM Kassim M, 27 ans, élève analyste au CIRA,



« Après avoir été certifié classificateur, j'ai senti de suite que l'ensemble du C.O. comptait sur

mes classifications et cela m'a responsabilisé davantage ». « J'ai aimé tenir ce rôle plus décisif à bord. Ce qui me plaît avant tout quand je suis à bord d'un SNA, c'est l'action. Dans le CO, on est toujours sur le qui-vive, à l'écoute. Je trouve que le métier d'analyste est un métier passionnant car on est réellement les yeux du sous-marin. Tout le monde à bord est plutôt impressionné par le savoir-faire des analystes. Moi le premier, c'est pour cela que j'ai choisi cette voie. Et c'est encore plus

flagrant dans le civil, avec les personnes étrangères à la marine. Les gens sont véritablement fascinés ! J'aime assez l'idée de pratiquer un métier hors du commun, qui fait rêver et impressionne par sa technique. C'est une reconnaissance par la communauté qui me touche Aujourd'hui encore, aucun système informatique ne peut accomplir ce que l'analyste effectue à l'oreille. C'est plutôt flatteur pour nous ! ».

Contactez-nous grâce à notre adresse e-mail : etresousmarinier.fsm@marine.defense.gouv.fr ou sur le site internet de la défense : [marine nationale/organisation/forces/forces sous-marines](http://marine.nationale/organisation/forces/forces_sous-marines)



ETRESOUSMARINIER

A L'HONNEUR



LETTRE DE FELICITATIONS AU SALON DES AMIRAUX

Un équipage à l'honneur pour un bateau d'exception

Le jeudi 25 novembre 2010, le CEMM a reçu dans le salon des amiraux de l'hôtel de la Marine, une délégation de l'équipage qui a conduit l'armement du SNLE Le Terrible.

Cette aventure a commencé il y a trois ans pour le premier détachement de marins avec la découverte d'un bateau en chantier dans la nef de Cherbourg. Elle a été marquée notamment par le départ pour les premiers essais à la mer sous la neige le 27 janvier 2009 et le premier tir de missile M51 à partir d'un sous marin le 27 janvier 2010, à peine un an après.

Après un mot d'introduction d'ALFOST, COMESNLE, en tant que commandant du Terrible pendant l'armement, a salué le travail et l'excellent état d'esprit de l'équipage. Il a exprimé sa fierté d'avoir servi avec des

personnes professionnelles, attachées à la réussite de la mission et ce du matelot au commandant en second. Il a précisé que seule la forte implication de l'équipage à tous les niveaux dans le processus d'armement et des essais, en dépit de l'éloignement géographique, a permis le succès du projet. Il a eu une pensée pour la famille Tatin du premier commis, en demandant aux marins présent de ne pas les oublier et de les associer aux diverses activités du bateau (visite des familles, arbre de Noël...).

Mission difficile mais pari gagné

Le CEMM a rappelé que l'admission au service actif du Terrible, pari technologique et humain, a été gagné notamment par la forte implication et le dévouement de l'équipage d'armement, et par sa capacité à travailler en équipe avec les industriels et l'équipe de pro-

gramme. L'équipage a contribué, dans un contexte difficile, à l'accomplissement de cette étape importante de l'histoire de la dissuasion.

L'entrée du Terrible en cycle opérationnel représentait un défi immense par la jonction de deux programmes majeurs : les essais de qualification du missile M51 et la construction du SNG4. Les contraintes calendaires étaient fortes et l'équipage d'armement réduit. Les délais ont été tenus.

Une cérémonie émouvante

Le CEMM a donc tenu à féliciter individuellement chacun pour sa contribution, son investissement et son professionnalisme en remettant une lettre de félicitation. L'équipage, officiers comme officier mariniers, a été ému par ce geste de reconnaissance et les mots du CEMM, qui a en particulier rappelé le rôle fondamental des familles pour le soutien qu'el-

les apportent aux marins dans l'accomplissement de leur mission.

Un 'écrivain' empreint d'histoire

La solennité de la cérémonie a été accrue par le cadre majestueux du salon des amiraux, récemment restauré, et qui avait été le lieu, comme l'a rappelé le CEMM, d'événements historiques, comme la planification du voyage de La Pérouse ou les premiers travaux du CEA dans la conception de l'arme nucléaire. Répondant à la proposition du CEMM, qui a rappelé que l'Hôtel de la Marine méritait d'être mieux connu par les marins, la délégation a eu le privilège de visiter ce lieu chargé d'histoire, où a été signé en particulier, l'acte de condamnation à mort de Louis XVI.

CV Fabrice L.
Cdt le SNLE Terrible bleu

REMISE DE DECORATIONS A FRANCE SUD

Le 15 février dernier l'ensemble du personnel des deux stations et de la compagnie de fusiliers marins était réuni sur le site de la Lauzette pour une cérémonie de remise de décorations. A cette occasion les premiers-maîtres M. et C., les seconds-maîtres M., G. et E. se sont vus décerner la médaille d'or de la défense nationale. Les quartiers-maîtres fusiliers G. et C. ont reçu un témoignage de satisfaction pour leur action

en novembre dernier, alors qu'ils étaient détachés au sein des équipes de protection embarquées (EPE) en océan Indien. Embarqués sur un navire de pêche français pris à partie par des pirates somaliens, ils ont fait preuve de calme et de sang froid et effectués des tirs de semonce qui ont éloigné les agresseurs.

Les décorations ont été remises par le capitaine de frégate A., commandant le

CTM, et le lieutenant de vaisseau A., commandant la compagnie de fusiliers marins.

CF Jean-Philippe A.
Commandant le centre de transmissions de France Sud



RAYONNEMENT

LE TEMERAIRE EN VENDEE : un métier passion pour une aventure dans le réel...



Sous-marinier : un métier 'passion' à partager sans modération

Le Vigilant est parrainé par le Conseil Général de Vendée depuis le 22 novembre 2009. Ce SNLE étant aujourd'hui en IPER, c'est Le Téméraire qui a 'repris le flambeau' de ses parrainages.

« Expliquer la dissuasion nucléaire aux lycéens, leur montrer sa pertinence dans un monde imprévisible et illustrer ce propos par l'exemple. » tels étaient les objectifs des officiers et des officiers mariniers de l'équipage rouge du SNLE « Le Téméraire » qui le 17 janvier dernier se rendait en Vendée, poursuivant ainsi une action d'information, lancée en 2009, dans le cadre du parrainage du

Conseil Général de cette région avec le Vigilant, aujourd'hui en IPER.

Deux classes d'enseignement professionnel, un peu plus de 50 lycéens, du lycée Couzinet de Challans et de l'ensemble scolaire St Gabriel de St-Laurent-sur-Sèvre, ont pu ainsi croiser la route des sous-mariniers.

Plus qu'une découverte, ces étudiants avaient préparé leurs affaires et affûté leurs questions, en particulier en planchant au préalable sur une série de thèmes qu'ils souhaitaient aborder avec les marins. **Au centre des discussions : la dissuasion, les performances des SNLE et de leurs missiles.** L'avenir aus-

si... l'action opérationnelle et les missions des SNA ne furent pas en reste, des commandos qui parfois embarquent sur SNA au MDCN qui équipera les futurs SUFFREN. **Les spécificités de la vie embarquée et la dimension particulière du métier de sous-marinier, étroite imbrication entre compétence, milieu et attitude les ont fascinés.**

Prêtant à un sous-marin moderne le confort du Nautilus, ses boiseries et son orgue, beaucoup furent surpris par la réalité au quotidien : « Je ne pourrais pas rester aussi longtemps enfermé sans voir l'extérieur » disait Jérémy, « C'est vrai qu'on ne peut pas fumer ? » demandait son camarade. « Vous n'avez ni la télévision, ni internet ? Et Facebook ? »...

Films et débats ont donc pendant une journée éveillé une curiosité qui trouvera des réponses cet été, lorsque l'équipage accueillera ces lycéens à Brest et à l'Île Longue, pour enfin toucher du doigt un imaginaire.

EV1 Sébastien N.
Téméraire rouge

LE SKIPPER Marc GUILLEMOT A BORD DU SNA RUBIS

Après une visite à l'ESNA et une rencontre avec le commandant de l'ESNA le CV Hervé Le Gall, le skipper Marc Guillemot a embarqué pour quelques heures d'immersion à bord du SNA Rubis.



L'équipage bleu du sous-marin « Rubis » a eu le plaisir d'accueillir à bord le navigateur Marc Guillemot les 10 et 11 février 2011 pendant une période d'essai et d'entraînement. Le skipper du monocoque de 60 pieds (classe IMOCA) « Safran », vainqueur de la dernière Transat Jacques Vabre et 3ème du dernier Vendée Globe, a pu découvrir la

mer sous un angle qui lui est moins familier : celui des profondeurs.

Cette visite a permis à l'équipage d'échanger avec cet invité de marque quant aux multiples facettes du métier de marin et notamment de découvrir les conditions de vie extrêmement spartiates des navigateurs en solitaire.

Enfin, sous l'égide du commandant, le navigateur a sacrifié au rituel du baptême de sous-marinier en buvant un verre d'eau de mer puisée à l'immersion maximale du temps de paix.

CF Philippe N.
CSD SNA Rubis, équipage bleu

LE TEMERAIRE EN HAUTE MARNE

Du 04 au 08 mai, huit sous-mariniens du Téméraire étaient en Haute-Marne pour une série de rendez-vous avec des élèves de l'EPIDE à Langres et des collégiens à Chaumont, des rencontres avec la population, la traditionnelle régates du lac du Der à Saint Dizier, et participer aux cérémonies de commémoration du 08 mai 1945.

Inscrits dans le cadre du parrainage du sous-marin par le conseil général, ces événements, rituels depuis quelques années, ont été l'occasion de constater *de visu* que la distance n'éloigne ni les cœurs ni les âmes. Accueillie chaleureusement et logée par des familles, souvent d'anciens marins qui comme Ulysse..., la délégation du Téméraire retiendra la curiosité puis le vif intérêt de tous pour les héritiers du Zédé et du Redoutable, dans un département plus habitué aux vols basse altitude des Rafales de la BA113 qu'aux profondeurs hostiles des océans.

Après le recueillement sur la tombe du général de Gaulle à Colombey-Les-Deux-Eglises qui a permis de remonter aux sources de la dissuasion, les échanges avec les plus jeunes, puis les questions/réponses sur la valeur de l'engagement et le service à bord d'un sous-marin nucléaire lanceur d'engins ont éclairé



Les marins du Téméraire avec les anciens de la Haute-Marne et le VA Vichot (à droite)

les consciences et suscité peut-être des vocations.

Le 08 mai, la mémoire des anciens était honorée par les plus jeunes, parrainé pour l'occasion par le VA Vichot, un des premiers commandants du Téméraire. En fin de journée, la remise des prix de la régates est venue clore cette trop courte « escale » de marins peu coutu-

miers du fait.

Pour demain, les agendas sont remplis : le Téméraire accueillera à son bord à l'automne 2011 des élèves et les membres de l'association des anciens marins du Haut-Marnais ; la marine et la dissuasion à portée de main pour quelques privilégiés...



Le Téméraire et les volontaires de l'EPIDE de Langres

Bord, le 21 Juillet 1944.

TRES SECRET

MARINE NATIONALE

GROUPE DE SOUS-MARINS EN
MEDITERRANEE OCCIDENTALE

Sous-Marin " ARCHIMEDE " .
N° : 36

-OO COMPTE-RENDU D'ENGAGEMENT. Oo-

Objet : Compte rendu de l'escorte d'un convoi ennemi au sud du Cap Camarat
dans la nuit du 16 juillet 1944.

Pièce jointe : Un graphique.

-OO Oo-

CHAPITRES REVISES

L'ere Partie : Chapitre C.

DESTINATAIRES :
F.M.O. 3 1
G.S.M.N.O. 3 (1 seul graphique)
COPIES :
Commodore 1
Captain S.10 1
Archives 1

16 juillet 1944

Au sud de cap Camarat
Attaque de l'escorte d'un convoi ennemi



Photographie : section « Rubis » de l'AGASM—droits réservés

MARINE NATIONALE

GROUPE DE SOUS-MARINS EN
MEDITERRANEE OCCIDENTALE

Sous-Marin " ARCHIMEDE " .
N° : 36

-OO COMPTE RENDU D'ENGAGEMENT. Oo-

Attaque du 16 juillet 1944, au large du Cap Faillat, contre un escorteur de convoi ennemi.

Situation initiale .

L'ARCHIMEDE est en patrouille dans le secteur S.T.. La nuit est claire, sans lune. Le ciel est entièrement dégagé, la mer est belle, il souffle une légère brise de S.W. La visibilité est excellente tout autour de l'horizon. La terre est très nette sur une grande étendue.

L'ARCHIMEDE est en demi-plongée, route au 55 à 5 noeuds, moteur Diesel en propulsion, à 5 milles dans le 146 du Cap Faillat.

Alerte .

A 2 h 27, le radariste de quart aperçoit dans le gisement 325 à 10.200, 10.500 et 11700 yards trois petits buts se détachant de la terre mais qu'il prend tout d'abord pour des rochers.

Mais à 2 h 30 le doute n'est plus possible, il s'agit de trois bâtiments faisant route de conserve et se déplaçant vers le sud-ouest. Le personnel est rappelé aux postes de combat; le deuxième moteur Diesel est mis en route.

Chasse .

Venu d'abord en route au 280, vitesse 8 noeuds, pour prendre les buts au gisement 90, mais la distance et le gisement variant très peu, décide à 2 h 39 d'abaisser de 20 degrés vers l'ennemi. Celui-ci se déplace lentement me permettant de conserver l'allure discrète de 8 noeuds.

A 2 h 43, à la suite d'une erreur de 10 degrés sur le Cap, il semble que les buts aient rebroussés chemin; venu en conséquence en grand sur la droite vers eux, route au 5.

Au même instant, l'un des buts est aperçu dans le relevement 7, correspondant au plus près des trois buts, est signalé par le radar comme le plus important.

A 2 h 48, il est avéré que l'ennemi continue sa route à faible vitesse vers le sud-ouest, venu en présentation d'attaque.

DOCUMENT DECLASSIFIE
PAR LA COMMISSION du
10 mars 2011

Composition et formation des forces ennemies.

Jusqu'à la fin de l'attaque, un seul des buts sera visible. Sa silhouette qui devient de plus en plus nette le fait identifier comme étant un petit torpilleur (type Orsa Italien) ou Aviso dragueur (type Elan Français). Les deux autres ne seront jamais vus: ils sont ou bien cachés par le premier but, ou bien très bas sur l'eau (chalands).

D'après le Radar, ils se tiennent à peu près constamment dans le nord, l'un à 300 yards, l'autre entre 600 et 1200 yards du seul bâtiment visible et qui peut être considéré comme leur escorteur.

Ils naviguent à la limite des fonds de 100 mètres, entre 1 M,5 et 2 M,5 de terre.

Attaque .

Le nombre des buts et la nature de l'escorteur, me font renoncer à une attaque au canon. Je décide donc d'attaquer à la torpille le but le plus important et d'ailleurs le seul visible, c'est à dire l'escorteur, et de lancer la gerbe réglementaire des quatre torpilles avant.

Je crains cependant que son tirant d'eau soit trop faible pour nos torpilles réglées à 2 mètres 50 et il est trop tard pour changer l'immersion de celles-ci. Mais les occasions sont trop rares et il faut tenter sa chance.

A 2 h50, les éléments estimés du lancement sont les suivantes:

- route du but : 225
- vitesse du but : 9 noeuds
- distance de lancement : entre 1.500 et 2.000 mètres.
- incidence recherchée : 80.

Angle de visee et gisement de lancement	}	Periscope et radar : 12.5 Point a viser: passerelle.
		Ecoute : 15. Point a viser: hlices.

Route d'attaque : 305.

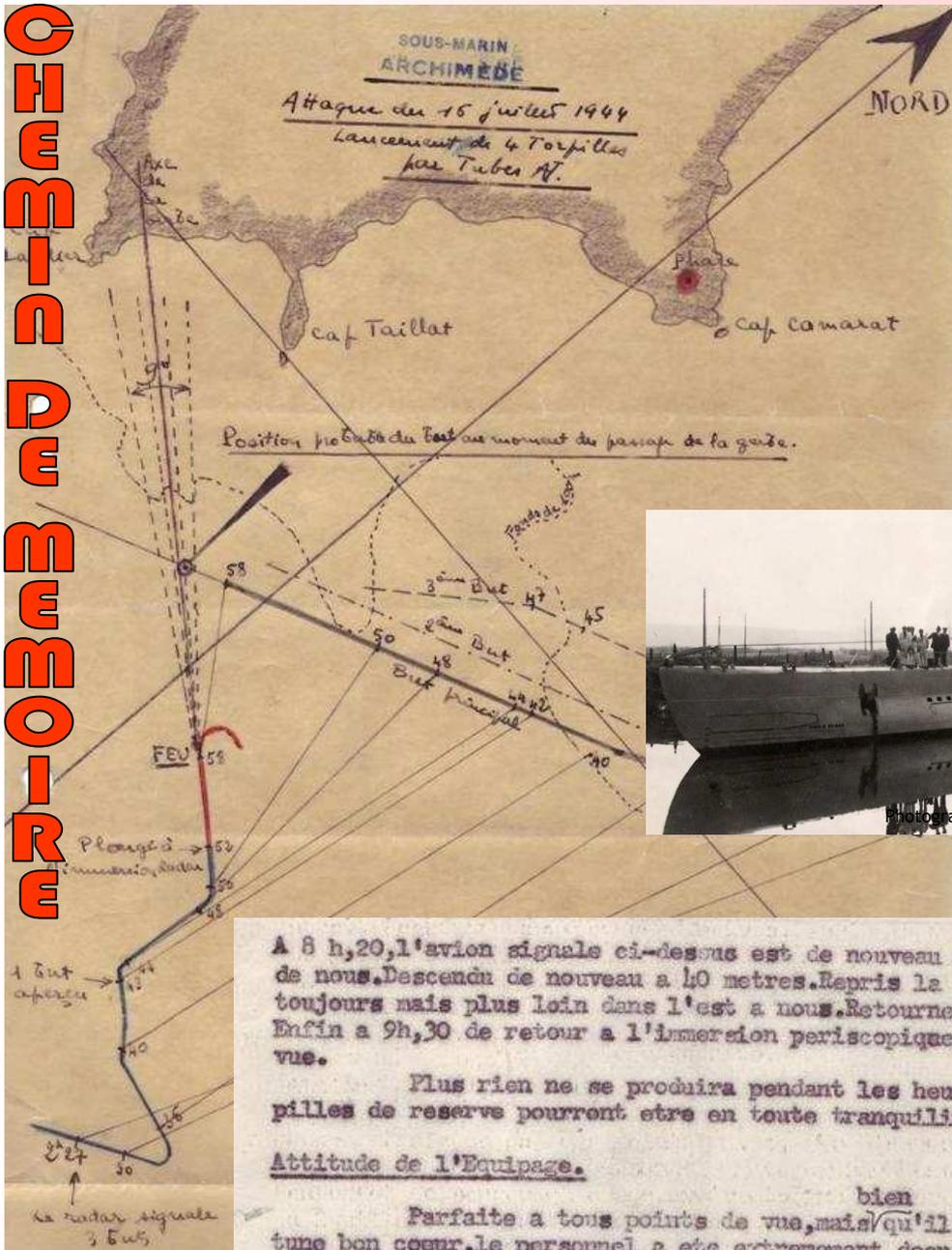
A 2 h 52, tout est prêt; décide de réduire au minimum la silhouette en laissant simplement le Radar hors de l'eau. Le contact du but est conservé au Radar, et à la vue (periscope veille) pris au ~~gisement~~ 16, qui donne comme nombre de tours d'hélice du but 160 tours/minute environ.

A 2 h 58, le gisement de lancement est annoncé à la fois par le Radar et le G.16 et contrôlé par le periscope; en même temps le Radar annonce la distance de 2000 yards; la gerbe avant est lancée sans incident.

Moins de trente secondes après le lancement les 4 tubes sont refermés et le sous-marin gagne l'immersion de sécurité.

Position de l'ARCHIMEDE au moment du lancement : Dans le 11,3 et à 5.300 mètres du Cap Taillat.

MR-03ND3-BEHO



Photographie : section « Rubis » de l'AGASM—droits réservés

A 8 h,20, l'avion signale ci-dessous est de nouveau aperçu évoluant très près de nous. Descendu de nouveau à 40 mètres. Repris la vue à 9h,00, l'avion patrouille toujours mais plus loin dans l'est à nous. Retourne en immersion profonde. Enfin à 9h,30 de retour à l'immersion periscopique, plus aucun avion n'est en vue.

Plus rien ne se produira pendant les heures suivantes et les deux torpilles de réserve pourront être en toute tranquillité remises aux tubes.

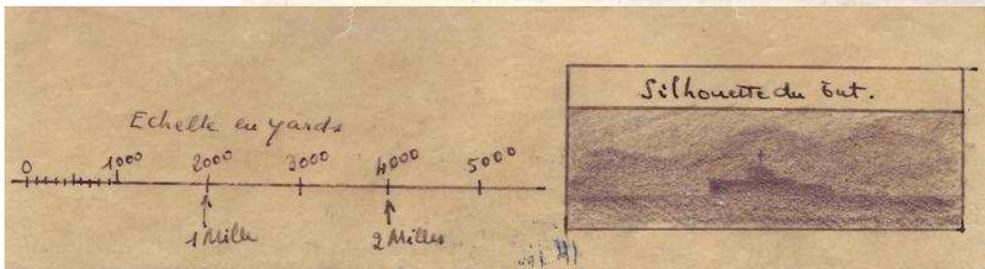
Attitude de l'Equipage.

bien

Parfaite à tous points de vue, mais qu'il fasse contre la mauvaise fortune bon cœur, le personnel a été extrêmement déçu. Rien n'est plus pénible en effet de penser qu'après avoir été cherché l'ennemi, de nuit en surface, à 2 milles, 5 de ses côtes, l'attaque n'a été manquée que parce que nos torpilles naviguent trop profondément.

Aussi, et sans être trop exigeant espère-t-il que bientôt nos sous-marins seront dotés de l'arme actuellement utilisée par nos alliés et la seule convenable: la torpille naviguant à 60 centimètres et munie d'une mise de feu magnétique.

Le Capitaine de Corvette BAILLEUX
Commandant.





BCRM de Brest
EM ALFOST
CC 900
29240 BREST CEDEX 09

Téléphone : 02 98 22 98 05
Télécopie : 02 98 22 97 37
Messagerie :
cabinet.alfost@marine.defense.
gouv.fr

Directeur de la publication :
ALFOST
Imprimerie :
CPAO ENSM/Brest

Retrouvez-nous sur le site internet de
la défense : [marine.nationale/
organisation/forces/forces-sous-
marines/top-la-vue](http://marine.nationale/organisation/forces/forces-sous-marines/top-la-vue)

PREPARATION AU COMBAT

AGUERRISSEMENT AU CTM FRANCE SUD

Le 12 avril la compagnie de fusiliers marins organisait une journée d'activités autour du thème des TIOR, les Techniques d'Intervention Opérationnelle Rapprochée. Invités à participer, une dizaine de membres du BSC, du service technique et du service SIC du CTM France SUD se sont initiés aux gestes élémentaires du combattant : se déplacer, se protéger, observer, rendre compte, maîtriser un individu.



Basée sur un parcours reliant des ateliers répartis tout autour de la station de la Lauzette, cette journée a permis aux marins en « bleu » de découvrir une partie des facettes du métier des marins en « vert », de comprendre qu'un peu de technique vaut mieux que beaucoup de force brute et de renforcer la cohésion entre tous.

CF Jean-Philippe A.
Commandant le CTM « France Sud »

aide aux marins et aux familles

BUREAU D'AIDE AUX DEMARCHES ADMINISTRATIVES ET JURIDIQUES

INFORMATIONS PRATIQUES

Vous avez besoin de conseils, dans le cadre d'un litige avec un particulier, par exemple, ou avant d'effectuer des démarches auprès d'une administration...

N'hésitez pas à contacter le BADAJ.

Le bureau d'aide aux démarches administratives et juridiques (BADAJ) vous renseigne pour toute question d'ordre juridique, notamment dans les domaines de :

- Droit privé (mariage, filiation, successions, contrats, consommation, location, droit pénal...)
- Droit public (droit administratif, fiscalité...)

VOTRE CONTACT A BREST au Pôle Défense Marine :

Madame Pascale TERROM

Sur rendez-vous ou par téléphone (répondeur)
du lundi au vendredi de 08h30 à 12h00
et de 13h30 à 17h00 (16h00 le vendredi)

Téléphone 02.98.22.15.10 – Marine 21 510
pascale.terrom@marine.defense.gouv.fr

Standart ASA : 02.98.22.10.39

mail : badaj.brest@fr.oleane.com

VOTRE CONTACT A TOULON au Pôle Marine Accueil :

Madame Annie DANDOIS

Sur rendez-vous
du lundi au vendredi de 09h00 à 12h30
et de 13h30 à 18h00 (le mercredi uniquement le
matin)

Téléphone 04.22.42.02.48
Marine 831 73 20248

annie.dandois@marine.defense.gouv.fr

