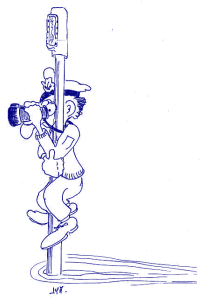


TOP LA VUE N°24

LE MAGAZINE DES FORCES SOUS-MARINES

« 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**

Novembre 2010

TOP LA VUE

Dans ce numéro :

L'EDITO	P. 01
En bref !	P. 02
Le programme Barracuda	P. 03
Portraits	P. 05
Le COURCO	P. 06
Un nouveau CPNO	P. 10
Témoignage	P. 11
Rayonnement	P. 13
Sports	P. 14

L'EDITO

Trois mois après ma prise de fonction et alors que j'ai visité la plupart des unités de la force sous-marine, je tiens à vous faire part de ma grande satisfaction et de ma confiance en vous et envers l'avenir. J'ai été frappé et conforté par votre enthousiasme et votre motivation, qui ressortent des échanges francs et directs que j'ai pu avoir avec beaucoup d'entre vous. Je vous en remercie et vous encourage à conserver cette foi qui vous habite, elle est garante de nos succès futurs.

Nous célébrons en ce moment même les quarante ans de l'Ile Longue, signe de longévité et de pérennité d'une force sous-marine nucléaire. Vous le savez, une sous-marinade performante est le fruit d'un équilibre fragile et instable. La force sous-marine française n'échappe pas à cette règle alors que paradoxalement son avenir et son format sont renforcés par l'analyse stratégique du livre blanc. Les perspectives d'avenir sont donc bien réelles. Il m'appartient, avec vous de les transformer.

Outre les grands enjeux de l'année 2011 liés au SNLE "Le Terrible" et au M51, puis ceux des années suivantes avec le "Barracuda", ma grande priorité reste et restera la motivation du personnel sous-marinier et l'attractivité des forces sous-marines, gages de qualité et de succès. Ne nous le cachons pas, les temps sont et resteront difficiles. Toutefois, si le marin n'est pas maître des éléments qui se déchainent dans la tempête, il lui revient le choix du cap et des abattées successives pour naviguer au mieux. En ce sens, il m'apparaît que beaucoup peut être fait encore.

Ainsi, j'ai décidé de maintenir le plan d'entretien des SNA, tel qu'il a été construit afin de donner aux équipages un cadre aussi prévisible que possible et leur donner, par la durée et la stabilité, les moyens de relever le défi majeur que constitue le MCO. Ce repère ainsi fixé, doit vous donner la sérénité nécessaire à votre travail et de surcroit offrir la stabilité à laquelle aspirent vos familles. Des aléas peuvent survenir et bousculer ainsi les meilleures prévisions. Ce fut le cas pour les SNLE et je salue ici le travail et la disponibilité des équipages et des équipes d'entretien à Brest. Je sais pouvoir compter sur votre disponibilité à tous, indispensable en cas d'aléa. Vous pouvez compter sur ma volonté de n'user de cette disponibilité qu'à bon escient et de la préserver au mieux dans la durée.

Autre sujet essentiel, la formation et l'entraînement du sous-marinier demandent un effort qui peut se révéler long et exigeant. Ici, encore il nous appartient de conduire cet effort dans la cohérence et avec le souci de donner à chacun les meilleures chances de réussite en donnant le temps et l'envie d'apprendre et de progresser. Ainsi, sans déroger à notre exigence forte en termes de sécurité et de performances opérationnelles, devons nous adapter nos méthodes pour valoriser notre personnel et le faire accéder en confiance aux niveaux de responsabilités auxquels il doit légitimement aspirer et rechercher. En un mot, nous devons être à la fois exigeants et attractifs. Si le métier de sous-marinier peut se révéler exigeant, nous devons à chaque fois que possible, par l'imagination, l'innovation et une volonté constante, optimiser les processus afin de maîtriser la charge de travail induite et d'encourager le désir de progresser.

Enfin, et sans vouloir ni pouvoir ici être exhaustif, la démarche engagée dans la force sous-marine par le plan "être marin et être sous-marinier" a pour ambition de valoriser et placer le personnel au centre du dispositif de la force, de renforcer l'esprit communautaire et d'améliorer l'environnement professionnel du sous-marinier. Les forces sous-marines doivent être une force confiante, performante et apte à s'adapter aux évolutions de son environnement.

Je sais pouvoir compter sur votre engagement pour relever tous les défis qui nous attendent.

Vice-amiral d'escadre Georges-Henri Mouton,
commandant les forces sous-marines et la force océanique stratégique

Le TOP LA VUE est maintenant disponible sur le site internet de la défense :
Onglet : marine/forces/forces sous-marines/top la vue

A France Sud :

Le 20 septembre 2010 le vice amiral Mouton a rendu sa première visite au CTM de France Sud. La présentation par le commandant, la visite des installations et la rencontre avec les personnels civils et militaires lui ont permis de bien appréhender les spécificités de France Sud : implantation sur les deux sites de La Régine et La Lauzette, conditions climatiques parfois difficiles, multiplicité des activités du CTM même si la mission de transmission au profit des sous-marins est une priorité bien comprise par tous.

Comme l'a inscrit l'amiral sur le livre d'or du CTM : « Un site magnifique pour une mission essentielle remplie maintenant depuis de nombreuses années. Des marins et des civils heureux et fiers de servir. En espérant que la FOST restera à la hauteur de leur engagement par son attente et son soutien ».

CF Jean-Philippe ANCHE
Commandant le CTM France Sud

Le vice amiral Mouton se fait présenter les responsables des stations HF et LF : PM Blé, PM Artisié, PM Prost.

Escale de l'Emeraude Bleu en Crète du 23 au 27 septembre 2010

Fin septembre, voici maintenant plus de vingt jours que le sous-marin nucléaire d'attaque Emeraude a quitté le port base pour une patrouille opérationnelle en Méditerranée.

Le commandant ordonne surface, on chassera 50 secondes à l'avant et 40 secondes à l'arrière, le signal est alors donné, l'escale est proche. Majestueusement le sous-marin franchit le Dioptre, nous sommes pour un temps en surface.

Après 12 heures de navigation sous un ciel étoilé, le SNA se présente au petit matin à l'entrée de La Sude, le port OTAN de la Crète. Les aussières sont passées, les marins n'ont désormais que quatre jours pour ravitailler et intervenir sur les avaries afin de redonner un maximum de potentiel à leur fier vaisseau.

Un sous-marin n'est pas seulement une machine complexe capable le temps d'une escale de digérer quatre tonnes de vivres et de subir une cure de rajeunissement, c'est aussi un équipage qui a besoin de se ressourcer.

Les sous-mariniers profitent donc de la diversité de l'île : si les plus sportifs optent pour les randonnées dans l'arrière pays, d'autres préfèrent la chaleur du littoral ou la richesse des sites archéologiques. Tous se retrouvent finalement la nuit tombée pour déguster les spécialités locales à l'une des terrasses du vieux port de La Canée. L'air pur des douces soirées crétoises enivre nos marins qui savourent leurs derniers moments avant de rejoindre à nouveau les abysses.

Les quatre jours d'escale se sont vite écoulés et déjà le sous-marin se prépare à appareiller. Tous quittent la Crète avec un souvenir à échanger pendant les prochaines semaines qui les séparent du retour au port base.

A quelques nautiques de la côte, l'Emeraude disparait pour une nouvelle mission.

EV1 Bertheau
Emeraude bleu

A Brest : prise de commandement

Salué par un soleil inespéré le 24 septembre 2010, le capitaine de vaisseau Antoine Lecoq a quitté ses fonctions de commandant de l'escadrille des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins.

C'est désormais le capitaine de vaisseau Guillaume Piot qui est à la barre de l'escadrille.

EV1 Hervé Dossmann

IMMERSION AU CŒUR DU PROGRAMME BARRACUDA…

ACTIVITES

"Le SNA est au cœur d'une force sous-marine à vocation stratégique. Discrétion, mobilité, autonomie, endurance et puissance de feu constituent les qualités intrinsèques de ce type de sous-marin. En complément de leur rôle déterminant dans la bonne conduite de la dissuasion nucléaire française, le SNA est également complémentaire des autres moyens aéronavals, particulièrement lors des déploiements du GAN. Le Barracuda offrira deux avancés majeures : la frappe contre des objectifs terrestres et la possibilité de mettre en place des opérations spéciales d'envergure."

A partir de 2017, le nouveau SNA français, de type BARRACUDA, commencera à remplacer les SNA classe RUBIS. Six sous-marins ont été commandés et sont en cours de construction au chantier naval de Cherbourg. Grâce à l'aide du CF Meunier, officier de programmeBARRACUDA, découvrez toutes les informations sur la construction, les performances techniques et l'armement du nouveau SNA français !

Etat d'avancement des deux premiers BARRACUDA

Depuis juillet 2010, la totalité des tronçons de la coque du « Suffren » est réalisée (vingt-cinq tronçons). Sept secteurs sont actuellement achevés et quatre sont en cours d'assemblage. Ils seront ensuite équipés et regroupés pour former les tranches.

A ce jour, les principales pièces de l'appareil propulsif (berceaux, réducteur, pompes et turbines) et de la chaufferie nucléaire sont en cours d'assemblage ou d'essai dans les ateliers de DCNS.

L'embarquement de la chaufferie nucléaire constitue le chemin critique de la construction. Il aura lieu en mai 2012.

Les autres grandes étapes de construction du « Suffren » sont les suivantes :

- ► Octobre 2012 : embarquement de la verticale électrique dans son tronçon,
- ► Février 2013 : raccordement des secteurs arrières par le cofferdam arrière,
- ► Mars 2013 : embarquement de la manutention armes en tranche avant,
- ► Juin 2013 : embarquement du PCNO et du berceau avant dont les diesels,
- ► Novembre 2013 : embarquement des auxiliaires avant,
- ► Janvier 2014 : embarquement du bloc propulsif assemblé,
- ► Avril 2014 : jonction de tous les tronçons et du massif avec une fin prévue à l'été 2014.

Concernant le deuxième sous-marin de la série, le « Duguay-Trouin », la découpe de la 1ère tôle a eu lieu le 26 juin 2009.

A partir de 2013, quatre sous-marins BARRACUDA seront en construction sur le site de Cherbourg. La construction du sixième et dernier débutera l'année de mise en service du « Suffren » en 2017.

Le BARRACUDA, un saut technologique remarquable

La mise en place du MdCN (Missile de Croisière Naval) est l'un des sauts technologiques le plus représentatif du nouveau sous-marin. Ce missile permettra d'élargir le spectre des opérations en conférant à la France une capacité de frappe dans la profondeur équivalente à celle de nos alliés occidentaux disposant de sous-marins nucléaires d'attaque.

D'autres innovations sont à noter sur le BARRACUDA. La discrétion acoustique, par exemple, bénéficiera des dernières technologies et de la prise en compte du REX des navires en service. L'objectif est de rester compétitif jusqu'en 2060.

La manœuvrabilité de ce nouveau sous-marin est également à souligner. La technologie des barres en X a été choisie pour améliorer cette dernière, élargir le DIV et favoriser la mise en œuvre des plongeurs et la réalisation des opérations littorales. Le navire possèdera également des barres avant rétractables et un Propulseur de Grand Secours (PGS) orientable.

Par ailleurs, les Barracuda auront une vitesse maximale équivalente à celle des « Rubis » et une vitesse tactique sensiblement plus élevée pour une puissance similaire et un tonnage deux fois supérieur. Le rendement propulsif devrait donc être excellent.

Une attention très particulière a été portée à la mise en place des opérations spéciales depuis le BARRACUDA : le navire pourra accueillir des nageurs ou commandos et possèdera un sas pour les nageurs de combat. L'intégration d'un Dry Deck Shelter (DDS) sur le pont du navire, permettant de contenir un propulseur sous-marin (ou un drone), est prévue dès 2018.

Au Poste Central Navigation-Opérations (PCNO), l'une des évolutions majeures est **l'installation de mâts optroniques de veille** qui remplaceront les mâts périscopiques pénétrant la coque résistante, libérant ainsi de l'espace au milieu du PCNO.

Enfin, le **développement de systèmes de détection sous-marine** efficaces a été très soigné : le SYCOBS a été amélioré pour intégrer toutes les fonctionnalités nécessaires à un SNA (navigation littorale, LDT, détection au-dessus de la surface, emploi des armes…). **Les antennes de flanc sont de très grande surface** et le reste du système DSM est doté d'une bonne capacité d'évolution pour s'adapter aux nouvelles solutions technologiques dont plusieurs seront développées au cours des années à venir. Des efforts importants sont réalisés pour permettre l'intégration et la capacité d'évolution des **SIC les plus modernes.**

Un armement programmé

La prise en compte du facteur humain a été particulièrement étudiée lors de la conception du BARRACUDA : employabilité des différents systèmes, des modes de conduites, endurance à la mer, ergonomie des postes de quart. Les forces sous-marines ont déjà participé activement à ces **études ergonomiques** et seront encore invitées à s'exprimer sur l'adéquation des IHM au cours de l'année à venir.

Parallèlement au suivi de la construction à Cherbourg et Indret, les travaux de l'équipe de programme intégrée (EDPI) s'orientent actuellement vers l'optimisation des moyens de soutien logistique, des rechanges et du rythme d'entretien. La rédaction des consignes de conduite des différents systèmes débutera dès 2012 et nécessitera un premier renfort de personnel.

Les essais du « Suffren » débuteront en avril 2016. Le premier noyau d'équipage du sous-marin sera formé à l'été 2014 avec une montée en puissance tout au long de l'année suivante et **un équipage constitué à l'été 2015. Cet équipage comptera soixante membres parmi lesquels douze officiers.** D'ores et déjà, l'analyse de la formation à apporter aux premiers membres d'équipage a débuté. La définition des **plates formes d'entraînement** est en cours de finalisation. Elles seront **disponibles en 2015** pour l'entraînement de l'équipage. Auparavant, la formation des futurs formateurs aura débuté dès 2013 grâce aux plates formes d'intégration de DCNS.

« Le saut technologique entre Rubis et Suffren sera équivalent à celui il y a quelques années entre les SNLE M4 et NG. Cela va exiger un changement d'état d'esprit et une révolution culturelle pour les premiers équipages des BARRACUDA » estime le CV Fabrice d'Ornano, CDIV RH-ALFOST.

CF Meunier
EV1 Gwénaëlle Foin

MARIN… OUI, MAIS SOUS-MARINIER

Sous-marinier dès leur entrée dans la marine…
Une décision jamais regrettée…

Premier maître Didier D. Maître de central

Engagé dans la Marine en février 1995 par l'école de Maistrance, le premier maître s'oriente immédiatement vers une carrière aux sous-marins.

A l'issue du BAT et après avoir suivi le cours de pré-embarquement sur sous-marin nucléaire d'attaque en janvier 1996, il embarque sur le CASABIANCA comme rondier avant. Après plus d'une année passée en cours, il découvre enfin ce métier qu'il avait choisi sans vraiment le connaître : le travail d'électricien (prise d'isolement, entretien batterie, dépannages divers) mais aussi des tâches indispensables liées à la vie du bord (buanderie, réveils, …). Après quatre patrouilles passées à « l'avant » il change de poste et devient rondier compartiment moteurs électriques (CME). Avec cette nouvelle fonction, c'est un nouveau monde qu'il découvre, celui des atomiciens et de la « mythique » zone arrière.

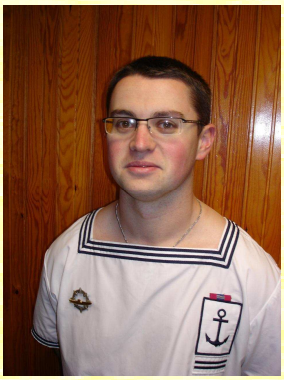
Après un peu plus de trois années passées sur SNA, il rallie l'école de navigation sous-marine de Brest pour suivre le cours de TSP/pilote SNLE, puis embarque sur le TEMERAIRE. Il passe sa première patrouille au central, à la barre et au TSP. C'est durant cette période qu'il découvre le poste de Maître de central qu'il choisira plus tard. Les trois autres patrouilles s'effectueront au PCDG, en charge des usines de régénération et des installations électriques de la zone avant. Ce poste est destiné aux BAT expérimentés car il demande autonomie et sens des responsabilités.

Après l'obtention de son BS ELEC au titre des forces sous-marines et sa qualification comme maître de central NG, il effectue quatre patrouilles sur le TEMERAIRE. D'abord comme responsable des usines de régénération, secteur qu'il avait pratiqué comme BAT, puis comme responsable des servitudes électriques. Ces postes sont particulièrement importants car chaque panne peut avoir de grosses conséquences sur la conduite de la patrouille et doit donc être résolue rapidement. **C'est sans doute ce challenge et la diversité des pannes qui font qu'on ne se lasse** jamais de ce métier.

Grâce à l'expérience qu'il a acquise sur plusieurs types de sous-marins et aux différents postes occupés en tant que BAT, il aborde sereinement cette fonction—maître de central- à haut niveau de responsabilité, qui demande une excellente connaissance du sous-marin.

Après 18 000 heures de plongée le PM D vient d'entamer son dernier entrainement à bord du TEMERAIRE, ensuite viendra le temps pour lui de rallier un nouveau poste, à terre cette fois.

Quartier-maître Vincent F Maître d'hôtel commandant



Avec 'en poche' un BEP et un BAC PRO 'restauration' obtenu le 30 juin 2005, il entre dans la marine en janvier 2006 à Querqueville. Le quartier-maître F passe alors en juin 2006 son brevet équipage et son certificat d'aptitude technique de maître d'hôtel et oriente tout de suite sa carrière vers les sous-marins.

Il débute à Toulon en tant que maître d'hôtel commandant sur sous-marins nucléaires d'attaques. Tout en découvrant son métier, il y obtient son certificat élémentaire de sous-marinier et valide son brevet d'aptitude technique de maître d'hôtel. Après avoir servi pendant deux ans sur les SNA Perle et Rubis, il part pour Brest rejoindre les sous-marins lanceurs d'engins et embarque sur Le Téméraire en tant que maître d'hôtel adjoint. Enfin il poursuit sa carrière à bord du même bâtiment prenant, depuis le mois de septembre dernier, les fonctions de maître d'hôtel commandant.

Sa tâche principale ne se limite par à servir au carré commandant : **il assure le fonctionnement et l'animation de ce qui peut s'apparenter à un petit restaurant** : menus particuliers, gestion des souhaits des membres, etc.. Il occupe, comme tout un chacun, d'autres fonctions à bord (il est notamment brancardier au poste de sécurité).

Voulant s'impliquer dans la vie du bord, il est représentant du personnel équipage (quartier-maître major) depuis mars 2009. Fort de cette expérience, il est également, depuis mars 2010, membre du Conseil de la Fonction Militaire Marine. Ce goût pour la participation et la concertation naît du souhait de travailler sur les nouvelles mesures et de pouvoir informer les membres de son équipage.

De ces 4 ans de sous-marins, il ne retire que des bons moments, issus de l'ambiance de camaraderie qui règne à bord et de l'implication de tous les équipages pour mener à terre les missions dans de bonnes conditions.

ETRE SOUS-MARINIER

POUR EN SAVOIR PLUS posez vos questions à : « etresousmarinier.fsm@marine.defense.gouv.fr »

COURS DE COMMANDEMENT DE SOUS-MARIN CINQ SEMAINES DE STRESS ET DE PROGRESSION PERSONNELLE POUR COMMANDER UN SNA

Le COURCO s'est déroulé sur le Rubis et a vu la participation de trois FASM, un FAA, un FDA, un TICONDEROGA, l'ARGUS, la Meuse, deux SEA HAWK, deux Merlin sans compter les ATL2 et Lynx habituels pour la phase LAN. La phase ASM aura été effectuée avec le SNA Améthyste et le SSK (sp) Mistral. L'ensemble du COURCO a duré cinq semaines dont trois à la mer et cinq torpilles ont été tirées. Ces chiffres montrent à eux seuls toute la richesse des moyens déployés et l'opportunité extraordinaire que constitue ce stage.

Le sous-marin vient de remonter à l'immersion périscopique à quelques encablures d'un objectif terrestre. La zone d'exercice est balayée par plusieurs frégates anti-sous-marines qui le recherchent activement, de conserve avec quatre hélicoptères.

Le commandant stagiaire X-ray est le commandant provisoire du SNA Rubis pour cette exercice. Il attend cet instant depuis qu'il est entré aux forces sous-marines, il y a dix ans. Il a pris la manœuvre du sous-marin. L'équipage est concentré sur la mission. Il est serein.

Le commandant : (Stagiaire X-ray)

« Je hisse le périscope d'attaque. Top indiscrétion.
Top une frégate anti-sous-marine à la vue à 10 km.
J'affale !
Second, la frégate est par le travers, pas menaçante.
Je ne l'engage pas torpille.
On se présente sur l'objectif en visuel sur l'avant ».

Le second : (Stagiaire Yankee)

« Reçu commandant, situation cohérente pour le central opérations ».
On se présente sur l'objectif
Contrôle (périscope) sur la frégate toutes les 3 minutes.
Situation surface claire par ailleurs. Les deux commerces sont suivis au sonar. Le voilier est clair par le travers arrière à 5 km ».

L'officier OPS :

« Navigation cohérente. Prochain contrôle de la position dans 600 mètres ».

L'opérateur sonar :

« Une vedette rapide au sonar - azimut 330 - ne défile pas (ndlr : en route de collision) ».

Le commandant : (Stagiaire X-ray)

« Reçu, je hisse (le périscope) sur la vedette.
Top la vedette à 1000 m en inclinaison nulle à vitesse élevée.
J'affale ! »
Quelques secondes plus tard
« 30 mètres (manœuvre de sauvegarde en immersion) démarrez le chrono je remonte dans 2 minutes au plus tard, avec la vedette en éloignement au sonar ».

L'officier entraîneur qui s'est tenu durant toute l'action à proximité du périscope d'attaque est convaincu. Jusqu'à présent le stagiaire X-ray maîtrise parfaitement la situation tactique ; il maîtrise l'emploi de la force… et il assure efficacement la sécurité du sous-marin.

Voilà trois semaines que le cours de commandement a débuté. Après 10 jours de « gammes » sur simulateur, les cinq stagiaires, tous commandants en second de SNA, ont embarqué sur le SNA Rubis pour une évaluation dans les domaines de la lutte anti-navire et des opérations côtières. L'opposition est inhabituellement forte pour la circonstance, et du moins suffisamment alléchante pour des stagiaires qui veulent en découdre : quatre frégates anti-sous-marines, opérant de façon combinée avec de nombreux moyens aériens. Dans une semaine la menace changera de nature, un sous-marin de la même classe luttera contre eux. Le cours de commandement a vocation à explorer tous les domaines d'emploi du sous-marin.

Pour les stagiaires, un objectif en tête : convaincre.

Convaincre de leur aptitude à commander un équipage et à décider en toutes circonstances.
Convaincre de leur aptitude à manœuvrer le monstre d'acier en maîtrisant les risques.

D'autres critères seront également évalués au cours du stage, mais les stagiaires partent gagnants. Avec 14000h de plongée en moyenne sur tous types de sous-marins, ils savent qu'ils possèdent en eux les ressources, notamment humaines et technique, et qu'ils ont acquis la culture du risque ad hoc pour réussir ce stage. Ils sont surtout enthousiastes, car leurs aînés ne cessent de leur rappeler qu'on se souvient toute sa vie de cette épreuve incomparable.

Deux semaines plus tard, le cours de commandement touche à sa fin. Les stagiaires sont débriefés individuellement par l'amiral commandant les forces sous-marines (ALFOST). Quatre d'entre eux sont retenus pour commander un sous-marin. L'an prochain, à la même période, leurs successeurs devront à leur tour convaincre.

CF François G.
ESNA— Chef de la division entrainement DCE

LE COURCO : DU STACO AU COURCO EN PASSANT PAR L'ECOSSE

Novembre 1998, Faslane, Ecosse ; à peine quelques heures de plongée et je m'apprête à participer à mon premier exercice majeur, JMC 98.2. Je viens de profiter de mes premières heures de quart en titre en surface. Je suis officier en cinquième d'un sous-marin classique. Juillet 2010, Faslane, Ecosse ; 12 ans et 13000 heures de plongée plus tard, le port n'a pas changé, les conditions météo non plus. J'en profite pour prendre la plume et m'atteler à cet article. Différence ? Je suis désormais commandant en second de sous-marin nucléaire d'attaque.

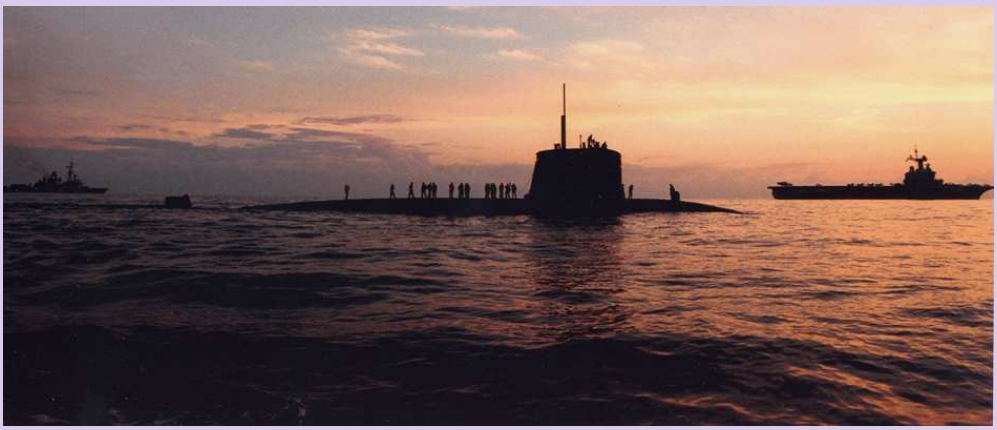
Printemps 1999, « La Praya », Atlantique ; cinq stagiaires et un officier entraîneur de Toulon viennent d'embarquer pour le « STACO ». Je ne réalise pas les enjeux d'un tel stage. A vrai dire, je suis incapable de me projeter 10 ans plus tard pour m'imaginer à leur place, devant revoir mon idée de manœuvre pour prendre en compte les contraintes d'un sous-marin classique[1]. Je suis officier en cinquième, chef de quart en plongée et COTAC.

Printemps 2010, « Rubis » et « Améthyste », Méditerranée ; cinq stagiaires et un officier entraîneur embarquent pour le « COURCO ». Différence ? Je suis le commandant stagiaire « DELTA ». J'ai du mal à me projeter 10 ans en arrière et à évaluer le chemin parcouru. C'est maintenant mon tour de me mesurer à moi-même, c'est désormais mon aptitude à commander un sous-marin d'attaque qui sera évaluée.

Un bateau, un équipage me sont « prêtés » pour cette épreuve. Pendant quelques semaines, je vais me mettre dans la peau d'un commandant, en espérant pouvoir endosser le costume pour beaucoup plus longtemps. Je devrai me poser les bonnes questions, trouver les réponses aux « What if ? », commander et *in fine* décider. Sans trop intellectualiser mais en analysant suffisamment les situations pour limiter les risques. N'est-ce pas ce que l'on m'a toujours appris à faire ?

Pas tout à fait… Proposer une alternative à son commandant sans avoir la responsabilité finale de la décision, ou assumer la pleine et entière responsabilité d'un choix ayant un impact sur la conduite d'un bâtiment à propulsion nucléaire, ne sont pas de même nature. La mise en situation au cours du COURCO, qu'elle soit dans les phases tactiques ou dans la conduite du SNA dans la durée[2], permet *de facto* de se placer dans cette situation de responsabilité. Certes, le commandant stagiaire n'est pas LE commandant du SNA dont il est en charge, le commandant du SNA pouvant reprendre la main à tout moment pour assurer la sécurité du navire.

Des stagiaires en tr D avec l'officier ENT1



Mais si le commandant stagiaire ne respecte pas un élément de sécurité, s'il ne résiste pas au stress occasionné par la gestion d'une situation complexe, s'il ne parvient pas à décider, i.e. à commander, c'est SON aptitude au commandement de SNA qui sera remise en cause. Le COURCO, par cette mise en situation extrêmement proche de la réalité du commandement, permet de montrer que toutes ces années à apprendre le(s) bateau(x), à progresser dans la conduite du quart, des équipes, à surmonter les difficultés plus ou moins facilement, m'auront permis d'acquérir ou non la capacité à commander un sous-marin d'attaque.

Et concrètement, sur l'aire de jeu, ce COURCO c'était comment ?

VDS, Ticonderoga, Flash, Patmar, petits fonds et j'en passe

Sur le terrain, des moyens imposants ont été rassemblés pour ce cours de commandement, plus que je n'en ai jamais rencontrés dans mes phases de mise en condition précédentes : trois bâtiments VDS, une FAA, deux « HVU », une permanence « Patmar » et des hélicoptères performants (Merlin, Lynx) pour le C4 dont je suis en charge.

Mon premier réflexe est de m'exclamer : DOLPHIN 42[3] ! Le second, de jeter très fier sur un coin de table mon idée de manœuvre : ① Détecter, Classifier, Elaborer ② Se positionner ③ Attaquer. Pour les grands titres certes, mais comment faire ? Que mettre entre les lignes ? Vais-je réussir à pénétrer le dispositif pour remplir la mission ? Et si ça cabane, comment me reconfigurer ? Et si cet entraînement était une opération réelle, sans dérogations et autres règles d'exercice, et si ma contre détection éventuelle compromettait une opération d'envergure ?

Tout autant de questions auxquelles on ne peut bien sûr pas répondre après un COFISMA, un CANSM voire même après l'ESCAN, mais bien après avoir complété ces formations de base au sein d'équipages constitués, sur simulateur, en mer, en mise en condition ou en opérations réelles.

Mais abordons maintenant un autre volet de l'entraînement : les opérations côtières. Tout d'abord l'objet d'une première mécanisation sans opposition en début de COURCO, l'approche discrète de côtes est ensuite réalisée sous la menace d'une partie des moyens utilisés pour le COURCO LAN. L'objectif est de recueillir un maximum de renseignements dans les différentes phases de l'approche, la gestion du fond et de la navigation ajoutant une nouvelle dimension à la difficulté. La réussite de la mission dépend évidemment du commandant stagiaire, mais elle repose surtout sur le travail du central opérations, orchestré par un second commandant stagiaire chef du CO et par l'officier opérations du SNA pour la partie navigation. La phase de préparation, intégrant les différents membres des équipes est ici particulièrement importante.

CC Philippe V.

[1] *Le « La Praya » avait été désigné au dernier moment pour remplacer un SNA pour ce « STACO » LAN.*

[2] *Chaque stagiaire est responsable de la conduite du même nombre d'exercices (opérations côtières, CASEX LAN et ASM) mais aussi de la conduite du sous-marin dans la durée pour une période de plusieurs jours (gestion des intercasex, des transmissions, direction des points techniques en cas d'avaries, etc.).*

[3] *Code Dauphin 42 : « S'il vous plaît, soyez gentils, c'est la première fois ».*

Le COURCO LAN s'achevant par ces OPSCOT, il convient d'enchaîner rapidement avec la partie ASM.

Lancer sur Sierra !

En guise de parenthèse, après avoir été hélitreuillé du « Rubis », j'enchaîne avec la REC ASM de mon propre SNA, en tant que commandant en second. Qualification indispensable pour pouvoir se confronter avec les stagiaires qui seront quelques jours plus tard à bord du « Rubis ». J'exercerai alors les fonctions de commandant stagiaire sur mon propre équipage. Avantage ou inconvénient ?

Prendre la responsabilité d'un exercice avec des équipes dont on ne connaît ni les points faibles ni les points forts, pas même le nom des différentes personnes, n'est pas chose aisée. Si l'on rajoute à cela que l'équipe n'en sait généralement pas davantage sur le stagiaire qui va la diriger, l'équation se complique quelque peu. Si cet obstacle est en partie franchi avec son propre équipage, où de nombreuses inconnues disparaissent, cela n'en est pas plus facile pour autant. Il s'agit ici de ne pas décevoir son équipage, de tenter d'imprimer sa marque, cette fois en tant que commandant stagiaire et non plus comme second, sachant que quelques jours après le pacha reprendra les rennes quoiqu'il arrive…

Au bilan, à domicile ou non, la seule chose qui importe est que lorsque l'on ordonnera « Lancer sur Sierra ! », le navire tout entier puisse ressentir le tremblement de la grenouille partant sur sa cible. Et cette torpille n'arrivera pas au but par hasard, mais bien parce que l'équipe, dirigée par le commandant, stagiaire ou non, aura su mettre en pratique toutes les connaissances acquises au travers de sa formation, plus ou moins longue.

Ce lancement de torpille d'exercice clôturant la partie ASM du COURCO, il est maintenant temps de conclure.

Connais-toi toi-même

Si des critères d'évaluation très précis sont définis, « éliminatoires » ou non, le COURCO permet dans tous les cas de continuer d'apprendre, tactiquement bien sûr, mais avant tout humainement, en particulier sur soi-même et c'est à mon sens l'essentiel. Il y a 12 ans je n'avais aucune idée de ce qu'était un COURCO. Six ans plus tard, j'étais le chef de bordée d'un autre stagiaire « DELTA », mon ancien officier opérations qui m'avait appris mon métier de cinquième. Trois années se sont écoulées, me voilà officier opérations, et un certain ex-stagiaire « DELTA » me transmettait son expérience en tant que commandant. Fin du compte à rebours : 2010, je suis le commandant stagiaire « DELTA »…

CC Philippe V.

LE COURCO

ENFIN ! J'Y SUIS !... AU COURCO

Quel officier n'a pas écouté au carré son commandant ou son second évoquer son COURCO ?

Ces récits plus ou moins épiques selon leur narrateur ont régulièrement bercé mes années passées aux sous-marins, rendant, dans mon imaginaire de jeune officier, cette échéance à la fois périlleuse et exaltante, autant redoutée qu'espérée.

Nous y sommes. Je suis hélitreuillé de l'Emeraude et rejoins mes camarades qui ont débuté le COURCO terre depuis une semaine. Chacun est affublé d'une lettre. Je suis le stagiaire Bravo. Les exercices s'enchaînent. Ils ne sont pas aussi académiques que je l'avais imaginé : un Los Angeles s'invite dans l'A5 qui se transforme en exercice anti-intrus ; lors d'une prise de photo d'un bâtiment de commerce dans le rail, c'est une frégate russe puis un Akula, puis un avion de patrouille maritime qui s'invitent tour à tour dans le jeu de quilles. L'entraîneur observe la capacité des stagiaires à se reconfigurer, à réorienter le CO, à accélérer tout en résistant au stress et en assurant toujours la sécurité du sous-marin. Il fait des grimaces, hoche la tête, souffle, sourit : manifestement, il aurait fait autrement ! Plusieurs conférences viennent également ponctuer cette première phase du COURCO.

Elles sont l'occasion d'une réflexion et d'un partage d'expérience sur des thèmes aussi variés que la conduite des hommes, la manœuvre du bateau, la maîtrise des risques, la résistance à la fatigue, la conduite d'une période d'entretien, la dissuasion, la sécurité nautique et la sécurité nucléaire mais encore les opérations spéciales ou le HRF. ALFOST vient alors conclure ce cycle en nous faisant partager sa vision de l'attitude, des qualités et des responsabilités du commandant de SNA et de la place qu'il doit tenir avant de nous souhaiter bonne chance pour le COURCO MER.

Le Rubis bleu revient d'une patrouille en Méditerranée. L'équipage embarque vivres et torpilles pendant que l'officier opération déroule le briefing du COURCO LAN, adossé à l'exercice SQUALE.

L'opposition est sérieuse et particulièrement alléchante. Chaque stagiaire occupe tour à tour la fonction de commandant en charge. Il doit

convaincre que malgré la fatigue, une saine et naturelle pression et un équipage particulièrement volontaire mais qu'il ne connaît pas, il est capable d'endosser l'ensemble de la panoplie de commandant : décider rapidement, faire partager clairement son idée de manœuvre, ne pas se départir de son calme tout en restant agressif et combatif, réagir aux avaries, déléguer, quantifier les risques et tant d'autres actions.

Cette période intense, vécue avec quatre camarades stagiaires, les équipages de la Perle bleu et du Rubis bleu et passée sous le regard quasi permanent de l'officier entraîneur, m'a clairement permis d'accroître mon expérience. Elle a confirmé, même si nul n'en était besoin, le choix fait il y a bientôt quinze ans de servir dans les forces sous-marines. Cette échéance qui guette chaque futur commandant ne doit pas être crainte mais doit faire l'objet dès les premières fonctions d'O5/O6 d'une longue et sereine préparation. Servir et se préparer à commander, aussi bien dans les domaines humain, opérationnel que technique, voilà bien la responsabilité et l'aventure exaltante auxquelles sont appelés les jeunes officiers qui rejoignent cet été les sous-marins. D'ici leur COURCO, c'est certain, ils entendront encore et encore les récits enthousiasmés de leurs anciens.

CC Nicolas L.
Stag B

PORTRAIT

UN CPNO CHASSE L'AUTRE

Le major Fumaz… nouveau CPNO des forces sous-marines

Le major Michel FUMAZ est né le 06 septembre 1967 à Tarbes (Hautes-Pyrénées).

Il entre à l'école de maistrance au centre d'instruction naval de Brest en 1990. Titulaire d'un BTS d'assistant technique d'ingénieur et passionné par les sous-marins et leur technologie, il choisit la spécialité de mécanicien naval.

En 1991, après son cours de brevet d'aptitude technique à Saint-mandrier, il rejoint la base opérationnelle de la force océanique stratégique. Après une première plongée sur le «Dauphin», il embarque sur le «Terrible» en décembre 1991.

A l'issue de deux patrouilles il suit la formation d'atomicien au titre du Brevet supérieur adapté.

Breveté atomicien KR en 1995, il rejoint l'escadrille des sous-marins nucléaire d'attaque et embarque pour un cycle de 5 patrouilles à bord de l'Améthyste avec laquelle il participera à l'opération trident au large du Kosovo en 1999.

Au début de l'année 2000, il entame la formation de maitre de central pour embarquer sur le SNA « Rubis » équipage rouge en tant que maitre adjoint sécurité plongée afin d'achever l'IPER. Il y effectue cinq cycles dont la mission « Héraklès » à l'hiver 2001-2002.

Puis, au début de l'année 2003, il rejoint l'équipage d'alerte. Mis en subsistance à l'ENSM Toulon comme instructeur, il participe à la formation sécurité plongée des nouveaux embarquants durant 6 mois et réussit le concours des majors des équipages de la flotte en 2004.

En septembre 2005, il est appelé à l'état-major de l'ESNA pour occuper les fonctions de chef du bureau de logistique opérationnelle de l'escadrille. Son cursus logistique l'amène à orienter sa carrière dans cette voie et à obtenir le brevet de maîtrise. En parallèle il devient le président des officiers mariniers de cette escadrille et est élu aux conseils d'administration des cercles de la marine à Toulon et des cercles sportifs et culturels de la marine à Toulon.

Son implication au sein des instances de concertation telles que le CFMM le conduise à être élu par ses pairs au sein du CSFM.

Dates de promotions

Mot2	: janvier 1990
Mot1	: mars 1990
QM2	: avril 1990
QM1	: juillet 1990
SM	: janvier 1991
MT	: juillet 1996
PM	: novembre 1998
MP	: mai 2004
MJR	: octobre 2005

En septembre 2007, il a pris en charge l'équipe de l'ERBI durant l'IE longue du SNA Rubis au bassin 08, juste avant d'être désigné, en juillet 2008, pour une campagne de 2 ans à bord de la frégate de surveillance Floréal. Durant ce séjour outre-mer, il effectuera 2 missions anti-piraterie ATALANTE et une mission TAAF.

Il a été désigné par l'amiral commandant les forces sous-marines et la force océanique stratégique pour remplir les fonctions de correspondant du personnel non officier.

Décorations

- médaille d'or de la défense nationale avec agrafe « Sous-marins »,
- médaille commémorative française avec agrafes « ex-Yougoslavie » et « Afghanistan »,
- médaille de bronze de la jeunesse et sport,
- médaille de l'OTAN agrafe « ex-Yougoslavie »,
- médaille de l'OTAN agrafe « Kosovo », de la médaille de l'union européenne agrafe « Atalanta ».

Il totalise 12700 heures de plongée.

Il est marié et père de deux enfants.

VOLONTAIRE OFFICIER ASPIRANT

TEMOIGNAGE

Un an à bord du SNLE « Le Triomphant »

La Marine propose à des jeunes diplômés ou futurs diplômés d'écoles de commerce ou d'ingénieur de s'engager pendant un an en tant qu'officier chef de quart. Il existe, moins connu, **le VOA SNLE, celui-ci s'adresse plus à des profils scientifiques**, mais est tout aussi enrichissant.

Pour ma part, ce sont des amis et surtout la fréquentation de salons de recrutement, qui m'ont permis de découvrir cette opportunité. Après réflexion, j'ai postulé à ce volontariat, car **c'est un bon complément à mon diplôme d'ingénieur**. J'ai donc choisi de le réaliser après obtention de celui-ci, pour y ajouter une teinte managériale tout en embarquant sur un bâtiment à la pointe de la technologie. Je l'ai fait aussi pour découvrir la Marine et surtout les forces sous-marines. Une future profession ?

Une formation accélérée

Nous étions six candidats en début d'année 2009 à passer les tests d'aptitude pour obtenir un contrat VOA SNLE à Paris à la Pépinière, puis à Brest à l'infirmerie de l'ESNLE. Après cette sélection, nous n'étions plus que quatre aptes à embarquer.

Fin Août, nous nous sommes donc retrouvés à l'Ecole Navale pour trois semaines de Formation Initiale d'Officier, avec d'autres types de VOA, fusiliers commandos, linguistes, ressources humaines, communication, et quelques OSC. Un programme chargé nous attendait pour nous fournir les bases qu'un officier de Marine doit connaître.

A la suite de cette formation, nous nous sommes rendus à l'escadrille des SNLE pour être affectés sur nos bâtiments respectifs. L'équipage rouge du SNG « Le Triomphant » m'accueillerait donc pour son prochain cycle. Après ma présentation au commandant, j'ai pris **la fonction d'officier sécurité plongée en troisième**, mais aussi celle de Midship bien sûr. Les responsabilités de la formation sécurité, des sports et des traditions m'ont également été confiées.

Lors du mois de novembre, des cours de formation initiale de sous-marinier ont été donnés spécialement à notre égard, les trois VOA SNLE, à L'Ecole de Navigation Sous-Marine. Nous avons eu trois semaines pour découvrir et connaître par cœur les principes de fonctionnement, les installations, les consignes régissant la navigation en surface et en plongée d'un sous-marin, mais aussi l'environnement et les phénomènes mis en jeu dans le monde sous-marin. Nous avons pu mettre en pratique nos enseignements théoriques sur les simulateurs de l'ENSM. Une fois cet examen validé, nous sommes retournés sur nos bâtiments noirs.

Sont arrivées les vacances d'hiver et les fêtes de fin d'année, qui ont annoncé pour l'équipage rouge du Triomphant une reprise en main du bâtiment toute proche. Effectivement, début janvier, nous avons accueilli et relevé l'équipage bleu sur le quai de l'Ile Longue. Nous sommes tout de suite partis pour une période d'entraînement, pour retrouver les rôles sécurité, mais aussi pour effectuer de nombreux essais sur toutes les installations.

Première plongée

Pour moi cette période a été mon premier départ en mer. J'ai embarqué sur ce bâtiment dans lequel j'allais vivre pendant dix jours. Dix jours d'un rythme dense durant lesquels chaque minute a été exploitée, soit par la division entraînement, soit par les essais propres aux machines. J'ai tout de même trouvé le temps d'écrire mes discours de Midship pour fêter les 20000 heures de plongée du Commandant, pour marquer les débarquements du Commandant Adjoint Opération et Commandant Adjoint Navire et ceux du dimanche midi.

Puis nous sommes rentrés pour commencer une longue période de travaux, l'Indisponibilité pour Entretien, au bassin Sud de l'Ile Longue qui allait durer jusqu'au départ en patrouille. Celle-ci a eu pour but principal d'embarquer un nouveau sonar. **J'ai suivi le bon déroulement des travaux du service sécurité plongé, veillé à la bonne formation et mise à jour des entraînements sécurité de l'équipage** et aussi à l'organisation des exercices sécurité à bord. En tant qu'officier sport, j'ai permis à tout l'équipage de passer son Contrôle de la Condition Physique du Marin et organisé des rencontres sportives au sein de l'équipage et avec l'équipage bleu. J'ai aussi soutenu l'officier Relations Publiques lors des visites du bord par de nombreuses unités

militaires, écoles, institutions, sénateurs etc. Dans la même idée, j'ai organisé la journée des retrouvailles des anciens du « Triomphant », car ce nom a une histoire qui remonte au XVII ème siècle. Mais lors de la journée du 14 mai de cette année 2010, il a fallu réunir les équipages du contre-torpilleur « Le Triomphant », qui a combattu au sein des FNFL dans le Pacifique et celui d'armement du SNLE « Le Triomphant ». Cette journée a permis aux équipages de venir visiter « Le Triomphant ».

Fin juin, le départ en patrouille s'est présenté. Cette aventure allait être une expérience humaine unique et riche en apprentissages sur la technique tant mécanique qu'opérationnelle. **J'en reviendrai changé, c'est la seule chose que je savais**. La patrouille a commencé par une Période d'Entraînement Découplée, celle-ci comme son nom l'indique est séparée de la patrouille par une période à terre. Après 3 jours à l'Ile Longue pour régler les derniers problèmes et réparer les machines en avarie, nous sommes partis pour une Période d'Entraînement Couplée. Celle-ci comme son nom l'indique est couplée à la patrouille, donc pas de retour à terre. Nous avons embarqué pour l'occasion 2 conseillers du président de la République, le vice amiral d'escadre Baud commandant la Force Océanique STratégique, le capitaine de vaisseau Lecoq commandant l'Escadrille des Sous-Marins Nucléaire Lanceur d'Engins et bien sur la division entraînement. Après cette semaine d'exercice et l'hélitreuillage des invités, nous avons pris le relais d'un autre SNLE pour assurer la dissuasion nucléaire française. Quelle fierté pour moi d'être à bord.

La patrouille opérationnelle

Ici a commencé la patrouille du Triomphant.

A bord la vie quotidienne a très vite trouvé son rythme, car elle est ponctuée par les quarts, les cours, les exercices sécurité, les briefings, les repas et les postes de combat. Ces derniers permettent d'effectuer chaque semaine des entraînements de lancements de missiles. L'équipage reste alerte et peut à tout moment délivrer l'arme nucléaire. Les avaries de machines quant à elles viennent briser le rythme de la patrouille.

J'ai découvert les « familigrammes ». Ces messages envoyés par un proche peuvent contenir quarante mots et nous sont envoyés chaque semaine. Ce message personnel hebdomadaire permet d'avoir des nouvelles récentes et est le seul lien possible avec le monde extérieur et donc les proches. Ils sont donc attendus par l'équipage avec impatience.

J'ai dû voir dans cette patrouille l'occasion de maîtriser les compétences particulières suivantes : une connaissance globale du véhicule, de ses armes et de ses équipements, une compréhension fine de l'environnement physique et matériel ainsi que des phénomènes mis en jeu et des notions sur les capacités opérationnelles et techniques du sous-marin dans le cadre de sa mission. Dans ce but et dans la continuité du COFISMA j'ai suivi les conférences Certificat Elémentaire - Certificat Supérieur données quotidiennement à la mer. Pour me permettre d'atteindre les objectifs ci-dessus, j'ai effectué du quart au central, au Poste de Contrôle des Diesels Générateurs, au Poste de Contrôle Missile, au Poste de Contrôle Surveillance de l'Etat Acoustique et Poste de Contrôle de la Propulsion au rythme de la demi-bordée afin de « tourner » avec les différentes équipes tout en conservant du temps pour préparer les études de cas qui m'ont été demandées hebdomadairement.

Lors d'une patrouille de SNLE des évènements sont incontournables comme les baptêmes ou la cabane.

Le baptême dans les forces sous-marines est une tradition quand un membre de l'équipage descend pour la première fois à l'immersion maximale P. Je n'ai pas échappé à cette tradition et me suis donc fait baptiser pour devenir un vrai sous-marinier. La cabane quant à elle est une occasion de fêter la moitié de la patrouille, une date des plus théoriques car seul le commandant connaît la date du retour. Les paris vont donc bon train pour deviner celle-ci. Lors de cette soirée à thème, la cabane, tous viennent déguisés et l'ambiance y est très vivante.

J'ai organisé les exercices sécurité deux fois par semaine pour garder à son degré le plus haut la combativité de l'équipage en patrouille. Des thèmes variés comme un feu sur un tableau électrique ou une fuite d'eau en cales ou bien un exercice de radioprotection ont donc fictivement mis en situation dégradée le bâtiment, cela pour évaluer les réactions de l'équipage en réponse à ces problèmes.

Le retour triomphal

Après deux mois en mer, nous avons tous retrouvé nos familles respectives, la terre ferme et la vie de sous-marinier en soutien. Quelle joie de revoir les siens et de leur faire vivre toute cette aventure. Eux l'ont vécue à leur manière de l'autre côté du dioptre et ont aussi beaucoup de choses à raconter. Ce retour a été suivi par une période de soutien à l'équipage bleu pour continuer à faire vivre « Le Triomphant » et lui permettre d'assurer sa mission. J'ai été très heureux de voir s'achever mon VOA sur cette patrouille, aboutissement de cette année.

Cet embarquement à bord du SNLE « Le Triomphant » et cette année dans la Marine se terminent après des découvertes multiples et variées, des échanges particulièrement enrichissants. Malgré la proposition de celle-ci de renouveler mon contrat, j'ai choisi de retourner dans la vie civile mais grandis de cette expérience unique. Je serai désormais, fort de celle-ci, un vecteur de communication pour mon entourage, mes connaissances et mes rencontres. Désormais je connais la dissuasion nucléaire français, j'y ai participé et j'en suis fier. Je repars « Triomphant ».

Aspirant Alexandre Toulemonde

JUMELAGE DU SNLE « LE VIGILANT » AVEC LE CONSEIL GENERAL DE VENDEE… UNE LONGUE PLONGEE DANS L'UNIVERS DES FORCES SOUS-MARINES

RAYONNEMENT

45 lycéens et collégiens Vendéens ont achevé le 18 juin dernier leur découverte des forces sous-marines et de la force océanique stratégique par la visite du SNLE « Le Vigilant ». Cet événement fut la conclusion d'un parcours en plusieurs étapes dont le fil rouge était la dissuasion nucléaire.

Rencontrer les jeunes, présenter les forces sous-marines, leur engagement et leur valeurs telle était l'égide sous laquelle l'équipage rouge du Vigilant souhaitait placer en 2010 son parrainage avec le Conseil général de Vendée. Conscient de l'existence de classes spécifiques « marine » ouvertes au sein de lycées professionnels et de la création d'une option « défense globale » en classe de troisième, il s'agissait pour l'équipage d'apporter sa pierre à l'édifice en utilisant son lien privilégié en Vendée.

Imaginée en septembre 2009 avec un représentant du Conseil Général de Vendée, une initiative pédagogique a pris corps en janvier 2010.

La première étape a commencé au début de l'année quand cinq sous-mariniers, officiers, officiers mariniers et matelots se sont rendus en Vendée pour rencontrer les enseignants et l'inspecteur d'académie et présenter les forces sous-marines et la dissuasion nucléaire sur la base de conférences, de tables rondes et d'entretiens individuels. Accueillis par les élèves d'une classe de Bac PRO « sécurité » du Lycée Saint-Gabriel à Saint-Laurent, l'hébergement sur place des marins a permis de poursuivre et d'approfondir les débats, jusque tard dans la soirée. Le lendemain, les collégiens de l'établissement Saint-Exupéry de Belleville-sur-vie ont bénéficié d'une prestation analogue.

La deuxième étape conduite en mars 2010 était axée sur un enseignement plus théorique mené de concert avec les pompiers locaux et le corps enseignant. Un des officiers du Vigilant, « atomicien » et ingénieur de quart de SNLE a à cette occasion présenté aux lycéens et collégiens la radioprotection, l'équilibre des forces s'exerçant sur un sous-marin en plongée et la lutte contre les sinistres sur SNLE. Dès lors, les Vendéens n'aspiraient plus qu'à constater *de visu* la mise en pratique de la théorie en visitant un bateau noir.

Et la dernière étape fut logiquement une visite à Brest trois mois plus tard au profit d'une délégation de lycéens, collégiens, professeurs et membres du Conseil Général. Cette visite fut l'occasion pour eux de découvrir les simulateurs d'entrainement de l'escadrille des SNLE, une frégate Anti sous-marine et bien entendu « Le Vigilant ».

L'équipage rouge du Vigilant

SPORTS

Un équipage ESNA/DCNS/AREVA 2ème au Challenge des Partenaires Navals !

22 bateaux participaient au 14ème challenge des partenaires navals de DCNS et AREVA, qui rassemble les différents pôles œuvrant dans le nucléaire, en partenariat avec DNCS et AREVA/TA. , L'édition 2010 s'est déroulée dans la rade de Cassis, du 9 au 12 septembre 2010.

Plusieurs équipages de DCNS, d'AREVA, d'entreprises sous-traitantes, de partenaires (SNEF, Astrium,..), de formations marine (SNLE, SLM Toulon,..), mais aussi d'équipages mixtes unis autour d'un projet (Barracuda, SNA, …) se sont affrontés à bord de voiliers « Grand Surprise ».

L'ESNA (Hervé, Jacques, Richard, Edouard, Olivier et Stéphane) composait une partie d'un équipage, deux personnes de DCNS, en charge du MCO des SNA (Jean-Luc Hamon, le skipper et Guillaume, le numéro 1) et une d'AREVA (Olivier) complétant l'équipage. Les « Grand Surprise » sont tirés au sort. Nous obtenons celui nommé «Zigomar». Les rôles sont aussitôt répartis.

Le premier jour, par 30 nœuds de vent sous rafales (!), l'équipage sort naviguer pour vérifier l'état du bateau et apprendre à se connaitre. Le skipper explique et commente chaque manœuvre. C'est ainsi que, de 18 heures au coucher du soleil, nous prenons - sportivement - nos marques. Serons-nous prêts pour les 3 jours de régate ?

Deuxième jour : le vent a faibli mais quatre manches ont pu être disputées et à l'issue de cette journée «Zigomar» se place au 3ème rang.

Troisième jour : Le vent est très faible. «Zigomar» se place en 2ème position lors de la manche du matin. L'après-midi est en revanche plus délicat. Le vent a chuté, «Zygomar » espère un vent de terre et, malheureusement, est entraîné par le courant bien au-delà de la bouée. Il faudra des heures pour finir le parcours au 18ème rang.

Quatrième jour : En l'absence de vent et après 2 heures de «pétole», les organisateurs sont contraints d'annuler les dernières manches prévues ce dimanche matin. « Zigomar » obtient la deuxième place au classement général : l'ESNA se voit classée 2ème sur 21 !

Au bilan, l'esprit de cohésion d'une équipe organisée, motivée et tournée vers un même objectif a permis de conduire «Zigomar» avec succès sur le podium. Cet esprit existe déjà au sein des équipes en charge de l'entretien des SNA. Il nous appartient de l'entretenir.

CC Stéphane Laugier à l'écoute de grand voile de «Zigomar»

Le 02 octobre, le 4ème Régiment Etranger de Castelnaudary organisait son traditionnel semi marathon annuel, le 33ème du nom

Un 10 km était organisé en parallèle. La marine était représentée sur cette épreuve par huit membres du centre de transmissions de France Sud venus en voisins, le CTM se situant à une quinzaine de kilomètres de Castelnaudary. Tous les participants « marine » ont terminé l'épreuve et deux podiums sont à signaler :

- le lieutenant de vaisseau Eric Brajard, chef du service commissariat, qui termine troisième du 10 km en catégorie Vétérans 1
- monsieur Pascal Chardon, agent technique au bureau accès, qui termine troisième du semi marathon en catégorie Vétérans 2.

Les participants ont particulièrement apprécié la qualité toute « légionnaire « de l'organisation et la variété du tracé : chemin de halage le long du canal du Midi, charme de la vieille ville de Castelnaudary, routes de campagne.

L'ICN Nicolaou, de l'infirmerie du CTM, assistait le service médical de la légion pour le soutien santé des épreuves.

Les coureurs du CTM : LV Brajard, PM Cros, MT Thos et Anglio, SM Lambour Philoreau et Rousseau, monsieur Chardon.

CF Jean-Philippe Anché
Commandant CTM France Sud

A Toulon mardi 16 novembre 2010, un événement cher à l'ESNA s'est déroulé sur l'arsenal, la 4ème édition de son cross,

qui s'est vu honoré de la

participation de 20 équipes de plus que l'an passé, chiffrant le nombre de participants à 291 coureurs de diverses affectations : des sous-mariniers, bien sûr, mais aussi des personnes de la BAN de HYERES, certains bâtiments de la FAN et beaucoup d'autres. Certains étaient même venus de France SUD.

Ce cross relais s'est déroulé sur trois boucles identiques d'une distance chacune de 2.8 km. La 1ère boucle était effectuée par le premier coureur, qui à l'issue récupérait le 2ème coureur pour réaliser la 2ème boucle. La dernière boucle était ensuite bouclée par la totalité de l'équipe.

But de ce « Cross relais » : développer la cohésion et l'esprit d'équipe au travers de l'activité physique. L'ambiance joyeuse perceptible à l'arrivée a montré que cet objectif était largement atteint.

Un remerciement tout particulier est à adresser au bureau sport pour l'encadrement et le choix du parcours, à l'AGPM, qui a sponsorisé les coupes et médailles, ainsi qu'à la coopérative des foyers pour la fourniture gracieuse des superbes tee-shirts « cross ESNA », remis à l'arrivée à chacun des participants.

En espérant de tous une participation encore plus grande l'année prochaine.

SM Lambert, SM De Oliveira
BSC ESNA et participants du cross

Directeur de la publication : *VA Georges-Henri Mouton*
Comité de rédaction : *CV Eric Dupont — Mjr Michel Fumaz — EV1 Hervé Dossmann — EV1 Gwenaelle Foin Melle Valérie Kerdoncuff*
Imprimerie : CPAO *ENSM/Brest*
LE MAGAZINE DES FORCES SOUS-MARINES - BCRM DE BREST - ALFOST CC 500 29240 BREST CEDEX 09 - Téléphone : 02 98 22 98 05 Télécopie : 02 98 22 97 37
cabinet. alfost@marine.defense.gouv.fr