

TOP LA VUE N°12

LE MAGAZINE DES FORCES SOUS-MARINES

Juin 2007

N° 12



L'EDITO

RÉDIGÉ POUR CE NUMÉRO PAR LE COMMANDANT DE L'ESNA

Dans ce numéro :

Edito de Comesna	P. 1
Projet soumaïlais « La Diesel Académie »	P. 2
Le Casablanca, sentinelle des mers du sud	P. 4
L'Émeraude, escale espagnole—Les Journées « sécurité sous-marins »	P. 5
Le CEMM à bord du Vigilant - Le CEMM chinois à Brest—Fermeture de la coque du Terrible	P. 6
L'Amiral Sautter à bord du Vigilant—Visite du préfet de Seine et Marne à Sainte Assise—Le Vigilant à la voile	P. 7
L'espace loisirs du CTM Rosnay—Ma carrière de polytechnicien débute sur la Perle au TITAC	P. 8
Sous terre et sous les mers	P. 9
L'IPER du Téméraire	P. 10
CIRA	P. 11
18ème diagonale du souffle « Dunkerque-Brest » - EAMEA	P. 12

« Terminé, barre et machines ». C'est le dernier ordre que transmet un commandant lors de l'accostage en fin de patrouille. Un ordre réglementaire, sobre, parfois lourd de sens, un ordre qui conclut.

Nous avons tous partagé ces moments, avec une certaine émotion et quelques interrogations. Et à quelques jours de mon départ de l'ESNA, me voilà à nouveau dans cet état d'esprit : Qu'avons-nous vécu ? Quelle sera la prochaine étape ?

Un proverbe chinois dit : « Si tu ne sais pas où tu vas, regarde d'où tu viens ». Si une des qualités premières du marin est de naviguer sur l'avant, il n'est pas inutile de tourner la tête et de regarder le sillage :

- disponibilité des SNA globalement retrouvée, grâce au contrat de MCO global et au travail acharné des équipages et de la division logistique. Espoir, même si certains aléas techniques viennent régulièrement rappeler que l'on n'est jamais au bout de nos peines et qu'il faudra encore et toujours agir, se remettre en cause et demeurer exigeant pour continuer à progresser,

- dixième équipage reconstitué, nouvelle attendue pendant de nombreuses années et qui marque l'aboutissement des efforts des « ressources humaines » d'ALFOST et de l'ESNA. Situation toujours fragile diront certains ? Soit, mais quand avons-nous connu une situation parfaitement calme et sereine dans ce domaine ? Alors là encore espoir...

- superbes missions opérationnelles effectuées, motivantes et convaincantes. Je ressens, dans ce domaine encore, fierté pour les déploiements accomplis en océan Indien, en Atlantique ouest ou équatoriale, dans le grand nord, ...et tous les progrès réalisés lors de ces missions opérationnelles exigeantes.

Alors, en regardant aujourd'hui ce sillage, en se remémorant tous les moments douloureux qui ont assombri ce bilan, qui nous ont parfois, légitime-

ment, fait douter et obligé à une remise en cause, je demeure serein : ceux qui ont su franchir tous ces obstacles, ceux qui ont su convaincre par leur action, chacun à leur niveau, tous ceux là sauront relever les défis de demain.



En rangeant mes dossiers, je relis par hasard l'allocution de François Léotard, Ministre de la défense, à l'occasion de la cérémonie de l'«Émeraude » le 5 avril 1994. Extraits :

« Espace de liberté, la mer est, aussi, un monde impitoyable et hostile. Et sous les mers, les profondeurs d'un univers étranger démultiplient les risques. A la frange de ce risque, qu'ils tutoient en permanence, les hommes des sous-marins ont été et sont, de tous les temps, des hommes d'exception.

C'est l'extraordinaire esprit d'équipe qui unit et soude, comme un même corps, ces professionnels en un équipage.

L'équipage, le sous-marin en est l'illustration extrême. La cohésion poussée jusqu'à l'identification de tous, de ceux qu'aucune marque, qu'aucun signe ne distingue plus, à leur bateau, à leur bord.

Unis, ils le sont dans un respect mutuel, confiant, fait de connaissance et d'estime mêlées».

Bien dit, bien ressenti...Pour moi, c'est du vécu.

Equipes, équipages, là est le secret...

Bon vent, et bonne mer à la famille des sous-marinières.

CV Vincent Larnaudie-Eiffel

PROJET SOUMALAIS « LA DIESEL ACADEMIE »

1- QU'EST-CE QUE LE PROJET SOUMALAIS ?

Le gouvernement Malaisien, qui n'a jusqu'à présent aucune force sous-marine, a décidé d'acheter à la FRANCE deux sous-marins de classe SCORPENE. Il a passé un contrat avec DCI / NAVFCO pour former les deux équipages, un équipage d'alerte ainsi que tout le personnel nécessaire pour faire fonctionner une force sous-marine : escadrille, instructeurs de la future école de navigation sous-marine, entraîneurs... Tout cela constitue un groupe de 156 officiers et marins malaisiens.

2- ORGANISATION GÉNÉRALE DU PROJET

L'ensemble du projet de formation est implanté à Brest et est constitué :

- d'une école de formation sous-marine (EFSM) où ont été transférés les simulateurs toulonnais SISMA et SIMPRA ;
- du sous-marin OUESSANT, plate-forme d'application pratique à la mer, naviguant sous pavillon français. Son équipage est constitué de sous-mariniers en service détaché.

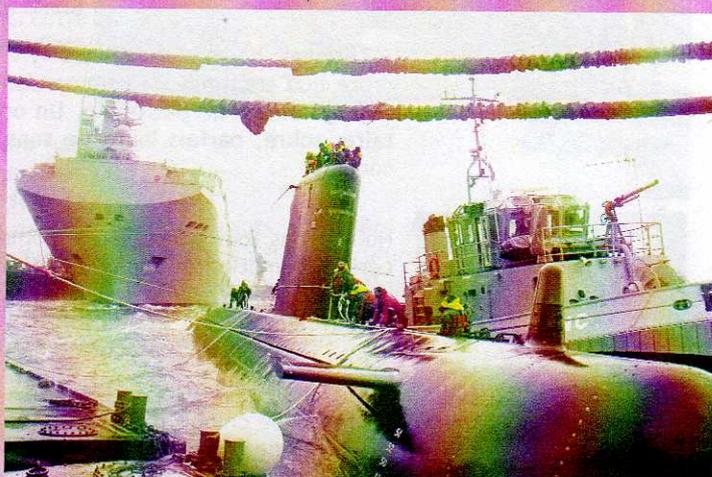
3- LES ACTIVITÉS DU OUESSANT

Le OUESSANT naviguera pendant quatre années, jusqu'à l'été 2009, en assurant 42 sorties de formation à la mer de 12 jours. Onze IE ont été prévues pendant cette période ; contractuellement, DCN a la responsabilité du maintien en conditions du sous-marin. Grossièrement, le OUESSANT effectue 4 navigations de 12 jours entre deux IE de 5 à 6 semaines, et plonge près de 3000 heures par an !

Les Malaisiens doivent acquérir la culture nécessaire à la navigation sous-marine en sécurité, à l'exclusion de la formation à la conduite des opérations. Rien que ce programme représente une activité considérable : par sortie à la mer, l'équipage français (49 au lieu de 58) embarque 23 stagiaires en double. Inutile de préciser que la vie à bord à 72 est exigeante et qu'il ne faut pas nous mettre en boîte à ce sujet. L'activité est rythmée par la conduite normale d'un sous-marin diesel (reprises de vue, marche au schnorchel), pimentée d'entraînement aux avaries de plus en plus complexes (du type d'une MECI SEC/PLONG), assainie d'exercices incendie et agrémentée, pour les besoins des équipes du CO, d'un zeste de navigations par petits fonds, à proximité d'un saupoudrage de pêcheurs ou d'un rail Ouessant-Cap Finistère. Parfois, nous approchons des côtes (Groix, Belle Île, Ouessant) pour en montrer les difficultés d'organisation aux stagiaires.

Récemment, le OUESSANT a participé à des CASEX élémentaires avec des Atlantique et des Avisos : ces derniers peuvent profiter d'un plastron permanent dans le ZONEX pour entraîner leurs opérateurs et de notre côté, nous montrons aux Malaisiens l'exploitation des senseurs, le plot d'émissions sonar et les règles élémentaires de sécurité en exercice.

4- DES OBSERVATIONS INTÉRESSANTES

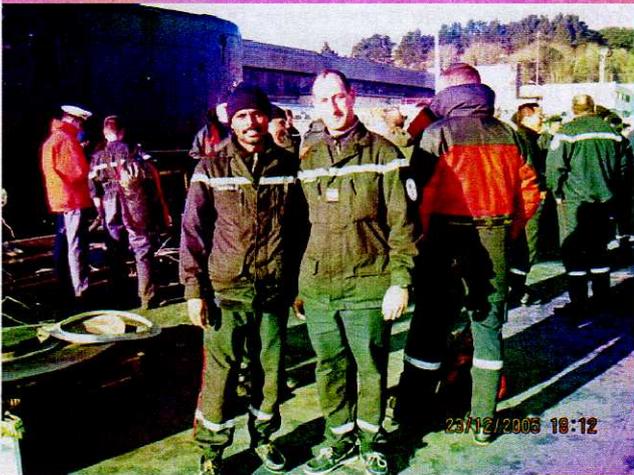


Le OUESSANT a connu, comme tous les sous-marins, des incidents intéressant la sécurité-plongée et qui ont été rapportés à ALFOST : lors des essais après IPER, une entrée d'eau importante à 150 m par un passage de coque en principe condamné, une dépression accidentelle de 270 mbar pendant une marche au schnorchel, une ouverture accidentelle du clapet général schnorchel à 80 m d'immersion, deux hommes à la mer au poste de manoeuvre par gros temps, des filets de pêche pris dans l'hélice, deux départs d'incendie sans gravité, une avarie de frigidaire entraînant une importante chute d'isolement de la batterie, un percement de ballast au poste de manoeuvre, une fuite au périscope d'attaque entraînant un retour à quai, deux pertes de distribution générale du cap, deux blocages de l'antenne fouet lors de la rentrée du mât... Ces événements ont en particulier



été mis à profit pour mettre en valeur l'impact d'un fait technique sur la conduite d'une mission, le rôle de conseil et de soutien des structures à terre, l'organisation du retour d'expérience dans notre FSM.

Le contact avec les sous-mariniers malaisiens est excellent. Leur travail et leur bonne volonté nous ont encouragé à les aider de notre mieux, et les bons résultats se voient déjà après la 16ème sortie d'instruction : les trois futurs commandants sont qualifiés officiers de quart et deux d'entre eux peuvent reprendre la vue seuls, les futurs maîtres de central et un maître de CO sont déjà re-



pérés et passent rapidement de nombreuses qualifications d'opérateurs, certains barreurs, rondiers, opérateurs se sont révélés performants. Bref, même si quelques uns doivent malheureusement abandonner la formation ou rester sur la touche, il est fort encourageant de constater que nous sommes sur la bonne voie pour qualifier à temps au moins deux équipages et l'équipage d'alerte.

Comme à l'occasion du projet de formation des Chiliens, nous constatons des différences culturelles entre marines qui ont un impact important sur la formation : nos officiers et officiers mariniers ont, chacun à leur niveau, une grande part d'initiative et de délégations, et sont de vrais soutiens pour le commandant de par leur capacité à attirer son attention sur des événements ou sur l'inadéquation d'un ordre, chose inimaginable chez des Malaisiens. L'apprentissage du sous-marin comporte donc ces aspects qui font la richesse de nos armées en général et des FSM françaises en particulier.

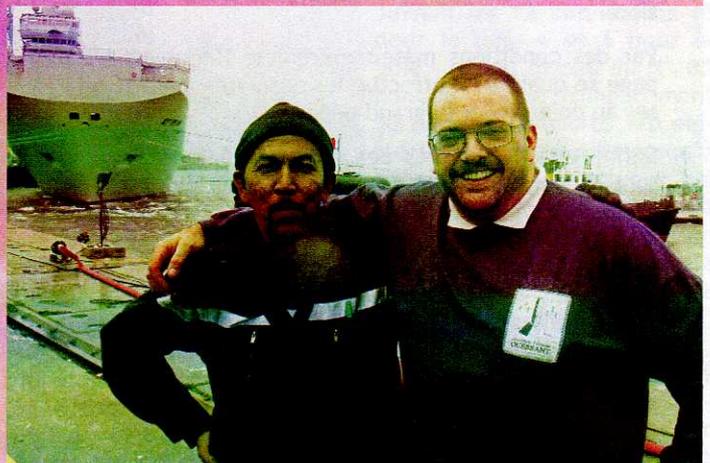


Le OUESSANT entretient un savoir faire intéressant en matière de conduite de sous-marin : conduite des diesels, de la batterie, marche au schnorchel, manœuvres des sas de sauvetage, reprises de vue en zones à fort trafic, pesées stoppées, navigation côtière à l'IP et en surface. Les membres d'équipage partis au BS reviendront aux forces sous-marines avec ces expériences à faire partager.

DCNS, responsable par contrat du maintien en conditions du OUESSANT, doit être saluée pour sa performance : permettre à un sous-marin ancien de naviguer deux fois plus que ce que faisaient en 2000 les SMD AGOSTA. Le programme a jusqu'à présent pu être tenu, à une sortie en mer près. Et la coopération est excellente entre l'équipage et l'équipe du chantier.

5- LE OUESSANT PARTICIPE AU RAYONNEMENT DE LA MARINE NATIONALE ET DES FSM

Au mois de mars dernier, l'amiral RAMLAN, chef d'état-major de la Marine Royale Malaisienne, a embarqué sur le OUESSANT pendant quelques heures. Il a pu constater les progrès de ses sous-mariniers et a chaleureusement remercié l'équipage. Cet événement met en lumière la nécessité d'assurer une formation de qualité afin de contribuer à l'exportation de matériel de guerre français sans lequel, comme le constate Monsieur Yves FROMION dans son rapport au premier ministre, la France peut perdre son indépendance en matière d'armement. La bonne image et la crédibilité de la Marine Nationale dans le monde s'en trouvent également confortées.



Ainsi, contrairement à l'idée qui circule parfois, les sous-mariniers du OUESSANT œuvrent autant que leurs camarades au succès des armes de la France mais sous une forme inhabituelle, il est vrai.

CF Jean Magne

LE CASABIANCA, SENTINELLE DES MERS DU SUD !

LE PREMIER DÉFI À RELEVER : PARTIR !

L'aventure a commencé le 1^{er} octobre 2006 avec la renaissance du dixième équipage de l'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque : l'équipage rouge du « Casabianca ».



Dans le canal de Suez

deux arrêts froids, la mise en place d'un nouveau système de combat, la modification DSM pour traiter l'obsolescence des sonars, le « Casabianca » prend la mer le 14 février pour sa période d'essais et de mise en condition.

Par des conditions météo extrêmes, l'équipage se qualifie et effectue les dernières mises au point avant le grand départ.

Enfin, tous les efforts des mois précédents sont récompensés par cet appareillage, le 3 mars 2007 vers des horizons lointains et radieux : depuis son armement, le « Casabianca » n'a jamais franchi le canal de Suez, mais à l'heure actuelle avec son cœur quasi neuf, ses nouvelles usines frigo, son système de combat up to date et son PC RADIO modernisé, il est maintenant armé pour remplir ce type de mission. Le bâtiment et son équipage sont prêts : ils sont impatients ; ils sont attendus. Le Charles de Gaulle et son escorte de frégates sont déjà en route vers la zone d'opérations.

LE DEUXIÈME DÉFI : ÊTRE AUTONOME LOIN DE SON PORT BASE !

Après le franchissement du canal de Suez, la première étape est l'escale à Djibouti destinée à récupérer une antenne linéaire remorquée, les vivres et matériel prépositionnés qui doivent permettre au bâtiment de durer dans la zone de patrouille de 35 jours en soutien ASM du groupe aéronaval. Cette escale, préparée conjointement avec l'unité Marine de Djibouti a démontré la capacité d'un SNA à réaliser une escale en complète autonomie à Djibouti, sans bâtiment support.

Ainsi préparé et ravitaillé, le « Casabianca », rejoint son hêtre d'opérations. La patrouille commence. Après quelques jours, un dégagement de fumée survient en centrale ventilation. Le bâtiment est au poste de sécurité, l'incendie est rapidement maîtrisé mais la turbine de l'usine de décarbonatation a rendu l'âme. Le SNA a perdu sa capacité de régénération de l'atmosphère, il en est réduit à faire

Après six semaines d'entraînement d'un équipage ab initio et une IE difficile ponctuée par un changement de ligne d'arbres,



Escale à Abu Dhabi

surface ou à utiliser son moteur diesel pour renouveler l'air du bord. Le bâtiment fait demi-tour en direction de Djibouti pour recouvrer toutes ses capacités. Un arrêt technique de quelques jours lui permet alors de réparer avec l'aide d'une équipe DCN et des capacités industrielles de l'unité Marine.

LE TROISIÈME DÉFI : RENTRER DANS LA NOUVELLE ÈRE DES COMMUNICATIONS !

Le « Casabianca » reprend alors sa mission de sentinelle au service du porte-avions « Charles de Gaulle » à partir duquel sont lancés des raids de soutien à l'ISAF. Le SNA est à l'affût afin de détecter toute menace sous-marine ou autre qui pourrait inquiéter le groupe aéronaval. S'enchaînent alors, patrouille à l'immersion périscopique afin de reporter l'activité militaire et maritime, et patrouille en immersion profonde afin de traquer les éventuels sous-marins présents dans la région. Fort de nouvelles capacités de transmissions par satellite, le SNA peut opérer dans ce contexte de manière indépendante tout en restant en liaison étroite avec le reste du groupe aéronaval. Emails, chat, transferts de fichiers sont utilisés quotidiennement. Le SNA fait partie intégrante des réseaux de communications du groupe aéronaval tout en conservant sa capacité d'opérer discrètement.

La patrouille touche à sa fin, le « Casabianca » fait escale avec l'ensemble du groupe aéronaval à Abu Dhabi (E.A.U.). C'est l'occasion pour l'équipage de se reposer avant d'entreprendre le transit retour vers Toulon. Après le franchissement du détroit d'Ormuz en plongée et un nouveau franchissement du canal de Suez dans d'ex-



Arrivée à Djibouti

cellentes conditions, le « Casabianca » dont les sonars ont été modernisés, est mis à l'épreuve lors de plusieurs exercices avec un sous-marin italien, le « Scire », et avec le SNA « Perle ». L'équipage rentre à Toulon le 25 mai heureux d'avoir conduit à bien cette mission dont le parcours a été semé d'embûches.

LV Jean François Mangin,
chef du service lutte au dessus de la surface

L'EMERAUDE, ESCALE ESPAGNOLE

Après un bref arrêt à Brest, le SNA « Emeraude » a complété sa qualification opérationnelle par plusieurs jours de mise en condition « Lutte Anti Navire » dans le golfe de Gascogne. L'opposition de haut niveau des forces de surface et des aéronefs, dirigés par le « Latouche-Tréville », a rendu cette qualification particulièrement intéressante.

Sur le chemin de la Méditerranée, une escale salvatrice et méritée est offerte à l'équipage, avant de franchir le détroit de Gibraltar. Rota, port OTAN situé dans le sud ouest de l'Espagne, au cœur de la région Andalouse et berceau du rayonnement mondial de ce pays, accueille donc l'« Emeraude ».

Ce port militaire, unique escale autorisée en Espagne pour les bâtiments à propulsion nucléaire de par son caractère « Otanien », est une halte régulière pour nos SNA transitant entre la Méditerranée et l'Atlantique. Les contacts amicaux avec les marins espagnols ont pu confirmer, s'il en était besoin, les relations étroites entre les deux marines, et en particulier les deux forces sous-marines. L'escale a été aussi l'occasion de nouer des liens avec nos homologues sud-africains du « Charlotte Maxeke », deuxième exemplaire d'une commande ferme de trois sous-marins type 209 faite à l'Allemagne, en transit entre la mer du nord et l'Afrique du sud. L'échange a été chaleureux et a permis de vérifier que l'esprit si particulier propre à notre profession se retrouve dans toutes les langues et toutes les cultures pour ceux qui ont choisi de se confronter au monde des profondeurs.

Si l'accueil s'est avéré très humide le premier jour, quitte à prendre le pas sur la réputation, injustifiée, de la Bretagne, les nuages se sont vite dissipés pour laisser place à cinq jours de beau temps et de température printanière.



L'équipage a alors pu profiter de cette escale dans une terre modelée par des colonisations successives : un héritage multiple où les villes remontant pour certaines aux comptoirs phéniciens, abritent des maisons typiquement romaines avec leurs patios, dans un folklore emprunté à la tradition arabe, le tout dans une ferveur profondément catholique. La proche cité de Cadix en est le parfait exemple. Créée en 1100 avant JC par les Phéniciens et rapidement devenue un port majeur pour ces illustres marins, elle sera également la troisième ville de l'empire romain et la principale plaque tournante du commerce entre l'Espagne et les colonies aux XVIèmes et XVIIèmes siècles.



Bien sûr, il ne faut pas oublier les spécialités gastronomiques locales et nombreux se souviendront avec émotion des plats de « tapas » et du « jamón y queso », le tout accompagné de « cerveza » ou de « jerez ». Régime probablement honni par le service de santé des armées.

Regonflé à bloc, et chargé de quelques jambons entiers, involontaires participants à la pesée du second, l'« Emeraude » a alors appareillé vers Toulon pour la suite de sa patrouille. La visite à bord du vice-amiral Boiffin, commandant la force océanique et stratégique, accompagnant des invités du conseil d'administration de DCNS, la participation au stage à la mer du cours de commandement de sous-marin et enfin l'intégration au GEAOM pour le « cadet war training » ont constitué les derniers éléments d'une activité bien remplie. Programme varié, à l'image de cette Espagne aux racines cosmopolites mais où pourtant règne une harmonie certaine.

LV Savary,

Emeraude, équipage rouge

LES JOURNEES « SECURITE SOUS-MARINS »

Les journées « sécurité sous-marins » se sont déroulées à Toulon du 21 au 22 mai 2007 sous la présidence d'ALFOST, puis du CEMM. Cette année, le thème retenu était « la sécurité dans la mise en œuvre des sous-marins ». Traditionnellement, ces rencontres sont mises à profit pour rassembler les membres de la grande famille des sous-marinières. Ainsi, la centaine de personnes rassemblées autour de ce thème fédérateur représentaient l'EMM, la DGA, le SSF et bien sûr toutes les constituantes des forces sous-marines : les escadrilles, l'état-major d'ALFOST, l'île-Longue, les centres de transmission, sans oublier l'« Ouessant »...

Les conditions étaient donc réunies pour que s'instaure un dialogue aussi fructueux que nécessaire entre ceux qui conduisent les sous-marins et ceux qui les contrôlent, les entretiennent, les informent, les conçoivent voire les imaginent.

Au cœur des discussions et des exposés, le terme « facteur humain » constituait le fil de trame de ces journées. Après avoir été analysé et expliqué au



cours d'une conférence très remarquée du médecin en chef des services Amalberti, l'auditoire a pu constater à quel point le facteur humain était à l'origine (ou le facteur aggravant) de la plupart des incidents. Le chef d'état-major de la marine, venu assister à la séance de clôture, a rappelé que seule la rigueur dans l'action permettait de diminuer le nombre des incidents. Le facteur humain ne pourra jamais être totalement et définitivement écarté mais il doit être maîtrisé.

CF François

OPS/SAUVETAGE – ALFOST

LE CEMM A BORD DU VIGILANT

Durant sa période d'entraînement individuel, le sous-marin nucléaire lanceur d'engins « Le Vigilant » a eu l'honneur de recevoir le CEMM. Hélicoptère en pleine mer et accompagné du vice-amiral Boiffin, ALFOST, du capitaine de vaisseau Pérennès COMESNLE et de Monsieur de La Grange, journaliste au « Figaro », le CEMM a passé une journée en immersion avec l'équipage rouge du Vigilant, commandé par le CV Magarian.

Cette plongée profonde sur un SNLE type « Le Triomphant » était une première pour le CEMM. Il n'a donc pas dérogé à la fameuse tradition du « baptême », buvant d'un trait le verre d'eau de mer rempli à P. Après un bref exposé sur les problématiques de ces unités, il a observé un poste de combat pour le lancement fictif des missiles et visité le bâtiment. S'attardant dans les postes de quart, le CEMM a pu mesurer la grande



fierté de servir la mission de dissuasion. Les échanges directs avec l'équipage lui ont donné l'occasion de rappeler son attachement à la condition de vie des militaires et de leurs familles. Avant de quitter « Le Vigilant », le CEMM a délivré un dernier message, applicable à tous et en tout temps : « Continuez sur cette voie, ayez confiance en l'avenir ».

LV GATTE,
officier chargé du réacteur

LE CEMM CHINOIS A BREST

L'amiral Wu Shengli, commandant en chef de la marine de l'armée populaire de libération de Chine est venu visiter la FOST le 11 avril dernier.

Après un bref passage à la préfecture maritime de Brest puis à l'Ecole Navale, il est arrivé à l'île Longue où il a assisté à une présentation des forces sous-marines puis à la visite d'un SNLE NG. Son voyage s'est achevé par un déjeuner suivi d'un échange de cadeaux

Aspirant Jamain
Cabinet ALFOST

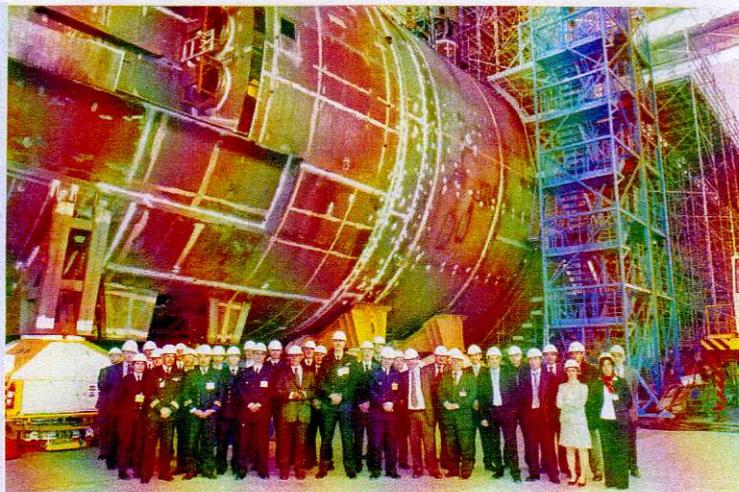


FERMETURE DE LA COQUE DU SNLE LE TERRIBLE

La fermeture de la coque du « Terrible » le 19 avril à Cherbourg a fait l'objet d'une cérémonie officielle organisée par DCNS.

Le dernier né des SNLE constitue désormais un seul bloc. Son aspect extérieur était encore très différent de ce que nous connaissons mais d'ici quelques semaines il ressemblera à ses « grands frères ».

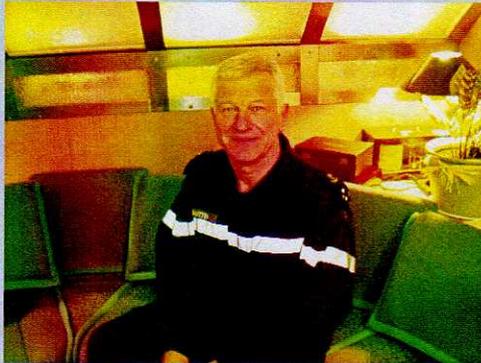
Aspirant Jamain
Cabinet ALFOST



L'AMIRAL SAUTTER A BORD DU VIGILANT

Début février, durant la période d'entraînement à la mer, l'amiral Sautter, ALFAN, a passé 48 heures à bord du SNLE « Le Vigilant ». Initialement il devait profiter de cette période à la mer pour embarquer également sur la frégate « Primauguet » qui participait à l'entraînement du SNLE, la météo en a finalement décidé autrement...

L'amiral Sautter avait déjà eu l'occasion de naviguer sur SNLE puisqu'il a occupé les fonctions de CGO sur le SNLE « Le Foudroyant » alors qu'il n'était encore que capitaine de frégate. Cet embarquement lui a permis de découvrir les capacités d'un SNLE-NG au cours d'un A6 et d'un C5 ; il s'est déclaré particulièrement impressionné par les performances du bateau qu'il a par ailleurs visité avec beaucoup d'intérêt.



Cette visite a également permis des échanges fructueux avec l'équipage, l'amiral ayant profité de son passage à bord pour dresser les grandes lignes de la Marine de demain et, coiffant son ancienne casquette de DPMM, répondre aux questions ayant trait à la gestion du personnel.

Cette visite bienvenue venait parachéver une période d'entraînement à terre qui avait été conduite conjointement avec le « Primauguet ».

Vigilant, équipage bleu

VISITE DU PREFET DE SEINE ET MARNE A SAINTE ASSISE

Monsieur Jacques Barthélémy, préfet de Seine-et-Marne, a visité le Centre de Transmissions Marine de Sainte Assise le jeudi 19 avril 2007. Après un déjeuner de travail au carré commandant auquel participaient également Monsieur Francis Vuibert, secrétaire général de Seine-et-Marne, et le colonel Jean-Paul Mauget, délégué militaire départemental de Seine-et-Marne, le lieutenant de vaisseau Eric Duthoit, commandant le CTM, leur a fait une brève présentation du site, suivie d'une visite des installations. Cette après-midi, jugée fort intéressante par Monsieur le préfet, s'est achevée par la signature du livre d'or et une remise de présents aux invités.

LV Eric Duthoit

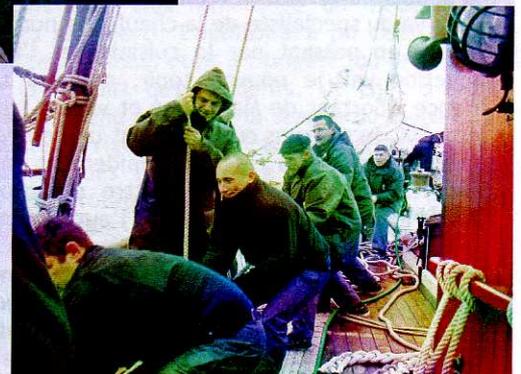
Commandant le CTM Sainte Assise



LE VIGILANT A LA VOILE

Jeudi 31 janvier 2007, 08H30. Une quarantaine de marins de l'équipage rouge du SNLE « Le Vigilant » a pu embarquer pendant une journée sur les goélettes L'Etoile et La Belle Poule. Les ordres du chef du quart transmis d'une voix de stentor « Paré à hisser la grand voile », « Paré à virer vent devant » ou « Affaler le hunier » utilisent un vocabulaire suranné sur nos cylindres noirs. Ils nous rappellent notre grand aïeul, 2^{ème} du nom, victorieux à la bataille de Béveziers. Mais nous retrouvons les valeurs communes aux gens de mer comme l'adaptation aux éléments, l'exigence d'une rigueur absolue et la fierté de servir sur un outil hors du commun. Cette escapade en mer d'Iroise a permis à des sous-mariniers habituellement confinés de découvrir le goulet de Brest vu de la mer. Merci pour ce retour aux sources, vivifiant à de nombreux égards.

CAO Vigilant rouge



L'ESPACE LOISIRS DU CTM ROSNAY

Il est coutume de dire qu'au printemps tout reprend vie. C'est peu dire, car en ce jour du 29 mai 2007, après 2 ans d'absence d'infrastructure, le personnel du Centre de Transmission de Rosnay à vu renaître de ses cendres son foyer, tel le phoenix. Celui-ci avait péri lors d'un incendie au premier trimestre 2005.

Cette résurrection est le fruit des efforts conjugués des travaux maritimes, du service local des foyers de Paris, de la DIRSIM, du personnel interne à la base, de prestataires extérieurs et de l'assistant de foyer présent durant les travaux.

Le CTM de Rosnay est situé au cœur du parc naturel de la Brenne dans le département de l'Indre (36).

Rebaptisé « espace loisirs du CTM Rosnay », l'équipe du foyer, composé de deux officiers maritimes assistant de foyer et d'un quartier maître, est au service de plus 200 personnes sept jours sur sept de 08 h 00 à 22 h 00.

Placé sous la tutelle du cercle mixte de la marine à Paris. Il met à la disposition de ses usagers :

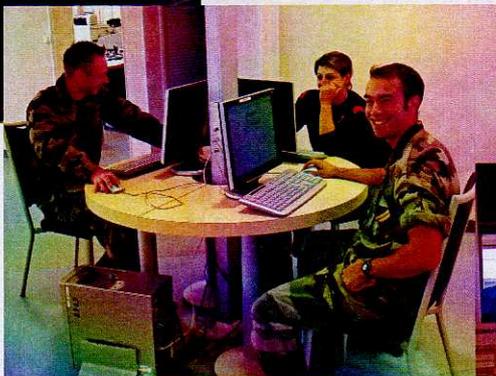
- un bar équipé de deux écrans plasma 42 pouces, un billard, un baby-foot ;
- une agence de loisirs propose de la billetterie (cinémas régionaux, spectacles et parcs nationaux, tickets de métro...)

MA CARRIERE DE POLYTECHNICIEN DEBUTE SUR LA PERLE AU TITAC !

« Largué, appareillé ! », ces mots marquent pour moi le début d'une nouvelle aventure : je vais enfin découvrir la vie embarquée. Ignorant tout ou presque des sous-marins, le commandant me laisse deux jours pour faire le tour des postes de quart, poser des questions, histoire de mieux comprendre où j'ai mis les pieds. Tout me paraît réglé comme une horloge mais, ce qui me frappe le plus, c'est la grande diversité des métiers qu'on rencontre à bord. Cela va du spécialiste de la chaufferie nucléaire au veilleur sonar, en passant par le cuisinier et l'infirmier. Quelle fonction vais-je pouvoir tenir, moi qui suis sans expérience ? Sortant de Maths Spé et venant tout juste d'intégrer l'X, je me sens curieusement un peu démuné. Ce n'est pas ma capacité à résoudre rapidement une équation différentielle qui va me permettre d'occuper un poste à bord. Inutile de trop réfléchir, j'aurai bientôt la réponse. « Xavier, tu as deux jours pour être lâché au TITAC » me lance le pacha. Un peu anxieux, je vais donc aussitôt trouver l'opérateur TITAC qui m'accueille avec un large sourire. Il est certes content d'expliquer en détail son travail mais encore plus heureux à l'idée de me voir participer

- un point coopérative propose des effets militaires, des montres, des articles de représentations, du parfum... ;
- une salle de télévision équipée d'un écran plasma de 50 pouces avec diffusion sonore en dolby surround ;
- un cyber café, équipé de neuf ordinateurs connectés en réseau ;
- un espace console de jeux équipé d'une « x-box 360 » et d'une « nintendo wii ».

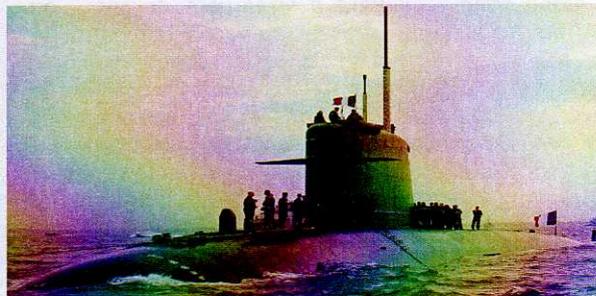
L'espace loisirs met en place régulièrement des jeux, des sorties à l'extérieur et des journées à thème. Il contribue ainsi au bien-être du personnel militaire et civil de la base.



L'équipe de l'espace loisirs du CTM Rosnay avec l'aimable participation du CF Fromentin commandant du CTM Rosnay



bientôt au tour de quart. Et de commencer toute sorte d'explications : « Voyez, lieutenant, ce n'est pas difficile, il faut à partir des azimuts qui nous viennent du sonar,



trouver la meilleure solution (route, vitesse, distance) du but ». Et de terminer par un bon conseil avisé « depuis que les sous-marins reçoivent les pistes AIS, il est désormais facile de contrôler la qualité des solutions proposées et, donc, on n'a plus droit à l'erreur ! A vous de jouer et bon courage ! ».

Après cette phase d'apprentissage, me voici donc, très fier mais un brin angoissé malgré tout, à mon poste de quart. Le chef de CO, un ancien du « gaz » - comme on dit - a l'air de m'avoir pris sous sa coupe. Tant mieux ! C'est incontestablement quelqu'un d'expérimenté qui occupe du volume dans le CO aussi bien physiquement que verbalement. Voici d'ailleurs une des premières choses qu'il m'a dites, en souriant : « Eh bien, dans quelques années, quand vous serez PDG d'Air France, je vous appellerai pour vous dire : vous vous souvenez, c'est moi qui vous ai formé au TITAC ». Moi qui étais surtout habitué au travail individuel, j'avoue que cette ambiance du quart par tiers me plaît bien : dès que la routine commence à devenir pesante, l'un ou l'autre plaisante et c'est reparti pour un tour, rien

de tel pour souder une équipe. J'apprécie aussi ces moments de silence et de concentration intense lors des reprises de vue. Tout le CO est comme suspendu à l'annonce du commandant qui, d'un coup d'œil, embrasse tout l'horizon de son périscope. Je comprends alors mieux tout l'intérêt du sous-marin : voir sans être vu et écouter sans être entendu !

Aspirant Jean

Perle rouge

SOUS TERRE ET SOUS LES MERS (MEMOIRE D'UN ANCIEN)

Nous sommes toujours en 1966 et comme promis, je vous raconte l'histoire de la Brasserie Amstel.

Nous sommes donc partis du bord en car pour nous rendre à cette fameuse Brasserie ou après avoir fait la visite intéressante mais assez râgotante des caves ou la fermentation fait son effet, nous avions quand même hâte de nous lubrifier la lulette. Les guides nous font rentrer dans une salle où au fond trône un tonneau énorme contenant 30.000 Litres de bière et nous disent en plaisantant que nous ne pourrions quitter la brasserie que lorsque nous en aurons « éclusé » la totalité. Alors les guides commencent un ballet infernal pour servir ces trente marins français (et les autres visiteurs) qui ont vraiment soif et qui en veulent une autre sitôt finie la première et cela dure un bon moment car-nous avons le temps d'en boire quelques unes mais ensuite, le temps du transit et la vessie ne supportant plus cette charge (sic), sitôt la visite terminée, nous avons été obligés de rentrer dans un autre bistrot (à titre onéreux cette fois) pour pouvoir utiliser les toilettes et mon Dieu que cela faisait du bien.

Je crois que c'est avec ce commandant qu'il m'est arrivé un accident sur ce bateau : **Collé sur la batterie**. Sur ce type de sous-marin comme d'ailleurs sur tous les sous-marins français, il est impératif de vérifier à tout instant l'isolement de toute l'installation électrique du bord. Cette fonction est assurée 24h/24 par l'électricien ou le patron de Central et d'autre part par les électriciens de quart à la propulsion. Sur ce bateau où il m'est arrivé déjà pas mal de choses mais en deux affectations c'est presque normal, le contrôleur d'isolement nous a averti qu'il y avait un défaut et comme on ne sait jamais d'où cela peut venir, nous procédons par élimination ce qui veut dire que nous passons tous les moteurs auxiliaires sur l'une ou l'autre des batteries puis comme le défaut était toujours là, cela ne pouvait venir que d'un des deux compartiments de batterie et c'était donc la Batterie Avant qui nous créait cette **sacrée bulle**.

Après avoir ouvert (en électricité, quand on « ouvre » un circuit, c'est comme si on éteignait la lumière) les disjoncteurs de 8000A. (moteurs de propulsion) et de 5000A. (moteurs auxiliaires) nous descendons dans le compartiment où il fait une chaleur vraiment torride (plus de 50°) car nous venions de faire charger la batterie à fond en vue

d'exercices importants, et faisons en sorte de séparer les deux moitiés de la batterie en ouvrant les 12 connexions (6 pour le pôle + et 6 pour le pôle -) au niveau du N° 85 puisque chaque compartiment de batterie comporte 170 éléments et ainsi de suite jusqu'à trouver l'accu défectueux qui nous cause ce défaut et qu'il nous faut « Ponter » (faire un pont au dessus de cet accu pour le shunter pour assurer la continuité du circuit).

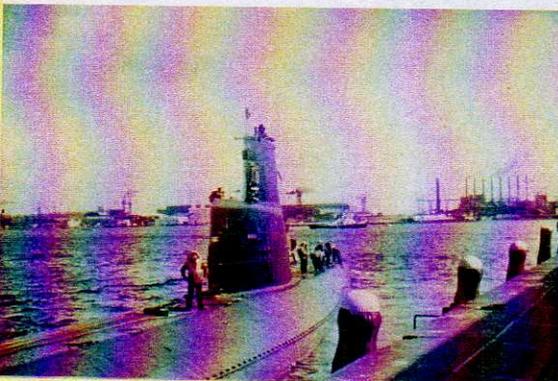
L'accumulateur incriminé (défaut franc) est situé sur Tribord de la batterie avant. Donc à 10H00 du matin (après le quart de 00 à 04H00 c'est super) nous descendons par le panneau situé dans le Poste Officiers-Mariniers et au dessous de ce panneau est disposé un chariot isolant. La température est toujours terrible avec la charge que l'on a faite, les odeurs d'acide nous prennent à la gorge, je suis assis sur le chariot mais suis obligé de baisser la tête car la hauteur entre le chariot et le pla-

fond du compartiment n'est que de 60 cm. environ, j'ai les pieds sur un tapis de caoutchouc que j'avais pris soin de disposer à même les accus pour pouvoir travailler à peu près dans de bonnes conditions ce qui à bord d'un sous-marin veut dire : **Exécrables**.



Le « Dauphin » arrivant à Amsterdam. (Photo du Cdt Moutard)

(Regardez la forme de la cathédrale)

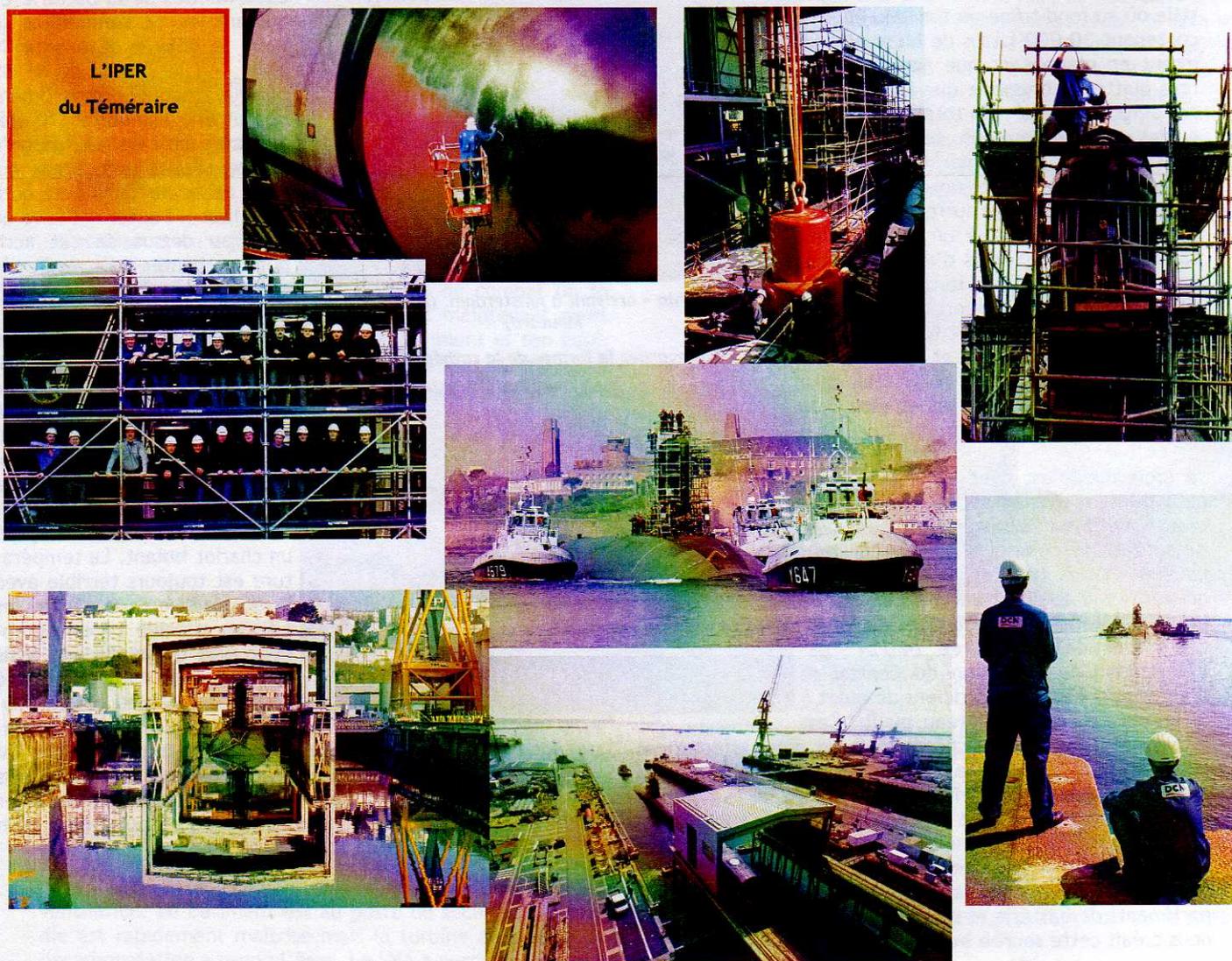


La combinaison de travail que je porte est trempée de sueur, je n'ai plus les gants isolants car il n'est pas facile de manier la clé à cliquets spéciale pour les 12 écrous de 50 des pôles + et - de l'accumulateur dont la capacité électrique est de 10.000 ampères et ce qui devait arriver, arriva. Mes cheveux trempés de sueur ont touché le plafond du compartiment, ma combinaison de travail trempée elle aussi a touché le rail métallique sur lequel coulisse le chariot et ma clé à cliquets, avec la transpiration, a « ripé » sur les accus et je suis resté « Collé sur la batterie » sans pouvoir esquisser un geste pour me dégager.

Heureusement que le Patron électricien qui s'appelait Staqi, qui était dans la coursive centrale avec ses gants isolants s'est immédiatement rendu compte que je ne réagissais plus et en me poussant très violemment pour que je ne fasse plus contact a réussi à me décrocher. J'étais complètement dans le cirage, le cœur avait des pulsations à je ne sais quelle fréquence et je ne pouvais bouger. Le patron électricien est remonté en vitesse par le panneau central et a viré sans ménagement aucun les officiers marinières qui avaient disposé la table pour manger à la première « soupe » (11h00) et m'a fait sortir du compartiment. Le Commandant, apprenant le problème qui venait de se passer s'est déplacé sur l'avant pour me voir et a dit

aux deux collègues qui me soutenaient de me faire allonger dans sa cabine ou je suis resté tout l'après-midi. A part le cœur qui battait la chamade, quelques brûlures au niveau du cuir chevelu et de la jambe droite, j'allais presque bien. Au repas du soir, j'étais toujours dans la cabine du « Pacha » et c'est son maître d'hôtel personnel qui est venu me servir mon repas. D'ailleurs, à ce sujet, il devait y avoir du poisson car c'était la première fois que je voyais un couteau spécial « poissons » (dont je ne me suis pas servi). A l'issue du repas, le commandant est venu aux nouvelles et m'a demandé si j'avais un désir et quand je lui ai répondu que j'aimerais bien fumer une cigarette, il a fait prendre toutes les dispositions pour faire surface et j'ai pu fumer une ou deux cigarettes assis sur la « Valise » près du panneau supérieur du Kiosque et regarder la mer. Cela s'est bien terminé pour moi mais j'ai une pensée pour un collègue qui n'a pas eu ma chance et est resté collé lui au niveau de la tête de batterie ce qui ne pardonne pas et à Lorient, nous étions tous volontaires pour que l'on nous prenne de la peau afin de lui refaire un visage, des mains car cet ami à dû subir une vingtaine d'opérations.

Claude Rogel

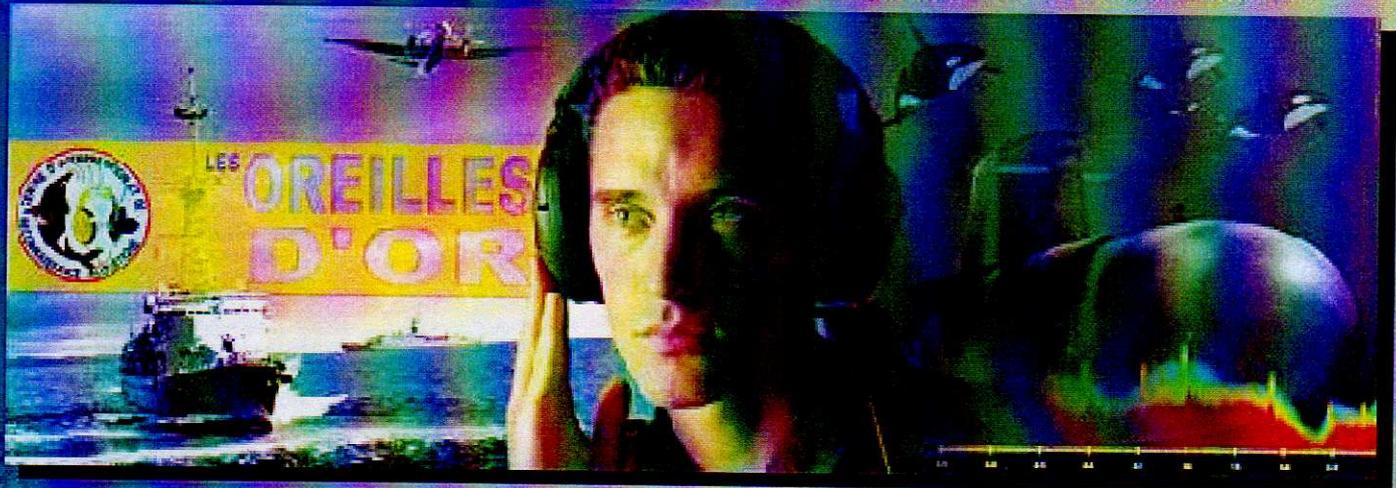




CIRA



Centre d'Interprétation et de Reconnaissance Acoustique



Soutien opérationnel des forces

Deployment des analystes ou « Oreilles d'Or » à bord des sous-marins (SNLE, SNA) et des frégates ASM pour chacune de leurs missions opérationnelles (classification, enregistrement des signaux interceptés, entraînement des opérateurs de guerre acoustique embarqués).



A terre

Analyse en temps réel des contacts d'intérêt transmis par les unités en opérations.

Contrôle annuel des classificateurs et écouteurs embarqués.

Centre d'expertise



En matière de classification et de discrétion acoustique pour la définition et le développement des programmes d'équipements futurs de la marine.



Ecole



Formation des classificateurs embarqués sur sous-marins et frégates ASM ainsi que des analystes et analystes supérieurs affectés au CIRA.

Centre d'analyse et de renseignement



Analyse en temps différé, synthèse, archivage (BDD ROAC) des enregistrements pour diffusion du Renseignement d'Origine Acoustique vers les forces.



TOP LA VUE

LE MAGAZINE DES FORCES SOUS-MARINES

EM ALFOST

BP 500

Téléphone : 02 98 22 98 05

Télécopie : 02 98 22 97 37

cabinet.alfost@marine.defense.gouv.fr



AMIS LECTEURS, A VOTRE PLUME !

VEUILLEZ ADRESSER VOS PROJETS D'ARTICLES AU :

CABINET ALFOST

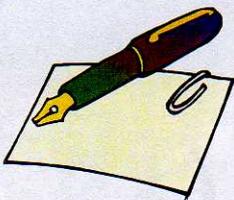
A L'ATTENTION DE

MELLE KERDONCUFF VALERIE

BP 500

29240 BREST ARMEES

PAR AVANCE, MERCI.



18EME DIAGONALE DU SOUFFLE « DUNKERQUE-BREST » (LE RELECQ-KERHUON) AU PROFIT DE LA LUTTE CONTRE LA MUCOVISCIDOSE

Depuis 18 ans, le comité "Diagonale du Souffle" œuvre au profit de la lutte contre la mucoviscidose. La randonnée cycliste organisée annuellement est un vecteur de communication sur les effets dévastateurs de cette maladie.

Cette année, la disparition de Grégory Lemarchal a montré à quel point cette maladie est incurable et frappe quotidiennement de jeunes enfants.

Tous les 2 jours, en France, un enfant naît atteint de cette maladie et malheureusement, le schéma de transmission fait de chacun d'entre nous de potentiels parents, grands-parents ou arrière-grands-parents, d'enfants mucoviscidosiques. En effet, s'il faut que les 2 parents soient porteurs du gène déficient pour donner naissance à un enfant atteint, un seul des 2 parents (porteur) peut transmettre le gène à ses enfants sans qu'ils soient pour autant malades. On comprend aisément que le gène déficient peut se transmettre sans le savoir de génération en génération jusqu'au jour où 2 porteurs du gène se rencontreront.

Si tous ensemble nous continuons à nous mobiliser pour financer des programmes de recherche, nous pouvons légitimement penser qu'à l'avenir, même si la voie de la guérison semble utopique, que l'espérance de vie va encore s'allonger et faire que demain les patients atteints de mucoviscidose ne décèderont pas forcément des complications de cette maladie.

Mjr Didier Leray

ADJ/STRA-EM ALFOST



Vous voulez tout savoir sur l'atome ?
Formations, expertises, conseils, documentation...
Contactez :
L'École des Applications Militaires de l'Énergie Atomique



Sur Intramar : <http://eamea.marine>
Sur Internet dans le site de la Défense : <http://www.defense.gouv.fr/sites/marine/>
(onglet EAMEA)

Et avec le STYX, site Internet des anciens de l'E.A.M.E.A. : <http://www.styx-eamea.fr>

Directeur de la publication : VA Yves Boiffin

Comité de rédaction : CV Jean-Marc La Marle— LV Sandrine Fourel — EV1 Aurélie Maheo — ASP Emilie Jamain — CC Vincent Tailliez — Mjr Emmanuel Comble — Melle Valérie Kerdoncuff