

LE MAGAZINE DES FORCES SOUS-MARINES

Octobre 2007

N° 13



L'EDITO

RÉDIGÉ POUR CE NUMÉRO PAR LE COMMANDANT DE L'ESNLE

Dans ce numéro :

Edito de Comesle	P. 1
Cap à l'Ouest : la station de Kerlouan	P. 2
Le CA Cooke sur la Perle	
L'Améthyste à Norfolk	P. 3
Armement du Téméraire	P. 4
Congrès International des ancêtres sous-marins à Cherbourg	
Le Président à l'île Longue	P. 5
Une journée inoubliable pour les familles du CIRA	P. 6
Le Triomphant : Une aventure humaine célébrée	P. 7
Départ du Major Lescop	P. 8

« Commandant, je viens de débarquer de l'Inflex rouge au moment de sa dissolution pour aller à l'équipage vert de la BOFOST », telle est la réponse type que je pouvais entendre ces dernières semaines : elle traduisait bien la force et la pérennité de l'organisation de la force océanique stratégique (FOST), celle de sa base opérationnelle (BOFOST) mais aussi la lenteur de la prise en compte du changement.

A l'époque de COMBOFOST, fédérant l'action d'un centre d'entraînement et d'instruction et du site de l'île longue aux ordres de COMILO au service de six SNLE, il existait effectivement deux équipages violet et vert, qui ont progressivement disparu avec COMBOFOST.

En effet, l'an 2000 vit ALFOST arriver à Brest, entraînant une succession d'évolutions des organisations et du soutien. L'ESNLE est née en l'an 2000, COMILO prenant son autonomie en passant directement sous les ordres d'ALFOST, l'ENSM Brest passant sous la tutelle de la DPMM en 2002. Parallèlement disparaissait définitivement l'équipage vert, remplacé par l'alerte missions et l'alerte générale.

C'est cette toute jeune escadrille dont j'ai eu l'honneur de prendre le commandement en 2006, avec notamment pour objectif d'achever cette transformation à un moment charnière de la vie de la dissuasion.

Charnière tout d'abord, car il s'agit aujourd'hui d'accompagner le retrait du service actif de l'Inflexible, dernier serviteur de la génération du M4, et de faire monter en puissance la formation et les équipages du Terrible, synonyme de M51 et de SYCOPS, au travers de la réactivation du groupe sous-marins de Cherbourg (GSM) en janvier 2008.

Charnière également en terme d'organisation et d'état d'esprit : il faut du temps pour transformer le remarquable outil hérité de nos anciens en une escadrille avec l'état d'es-



prit associé, même si le service de la mission de dissuasion est si exigeant et discret qu'il n'est que rarement marqué de manière visible de l'extérieur. Souple, félin et manœuvrier, telle pourrait devenir la devise de l'escadrille, même si les parachutistes peuvent en revendiquer la paternité.

Les défis qui attendent l'ESNLE dans les prochaines années sont nombreux, aussi variés que complexes, au service des équipages, actuels comme futurs, et aussi des formations des forces sous-marines en région brestoise et du centre de transmissions de Rosnay. Il nous appartient également d'assurer les mêmes prestations au service des équipages de SNA lors de leurs passages à Brest : cela fait partie de l'état d'esprit d'escadrille.

C'est à nous tous, militaires et civils de l'escadrille, de les relever afin qu'à l'arrivée du « tout NG » le même jeune officier marinier puisse dire avec fierté qu'il quitte l'alerte mission de l'ESNLE pour embarquer sur Le Vigilant bleu avant son IPER modernisation.

Bons chantiers à toutes et à tous.

Capitaine de vaisseau Ronan Pérennès

CAP A L'OUEST : LA STATION DE KERLOUAN



C'est en 1967 que l'Etat-Major de la marine décide de créer et d'implanter une station radio LF (Low Frequency gamme de fréquence se propageant dans l'eau) à cet endroit.

Proche de la mer, environ 3 kilomètres, à la pointe nord de la Bretagne, en plein pays "pagan", voisinant les abers "Wrach et Benoit", la station de Kerlouan est soumise bien souvent aux caprices du temps.

Elle est construite sur un terrain marécageux de 52 ha, à cheval sur les communes de Plouneour-Trez et Kerlouan.

La station est pour ainsi dire un cercle de rayon 400 mètres centré sur le pylône. Son périmètre est de 2,5 kilomètres.

Elle a démarré en situation opérationnelle en 1970. D'abord station expérimentale jusqu'à la mise en route de Rosnay en 1971, elle est devenue par la suite station secondaire LF dans le dispositif de la Fost.

En décembre 2001, elle est devenue une formation des forces sous-marines.

Installation prioritaire de défense et zone militaire sensible, Kerlouan est protégée par un détachement de fu-

siliers marins, détachement des points sensibles du GFM BREST, avec une équipe cynophile.

Son maintien en condition opérationnelle et son entretien sont assurés par une quinzaine de personnes dont trois personnels civils de la Défense.

Point culminant de la région, le pylône qui soutient l'antenne émission a une hauteur de 300 mètres. Il pèse 250 tonnes et repose sur un disque de 50 centimètres de diamètre environ.

Sa tenue est assurée par 15 haubans dont la traction est de 15 tonnes pour les 12 les plus hauts et 5 tonnes pour les trois les plus bas.

L'antenne est une antenne dite "parapluie". Elle est constituée d'un prisme grim pant le long du pylône et relié à son sommet à trois brins rayonnants. Chaque brin rejoint une cabine d'antenne située à la périphérie du site, une au nord, une à l'est et une à l'ouest.

D'une très grande disponibilité opérationnelle, la station de Kerlouan participe pleinement aux transmissions de la FOST. Elle marquera encore longtemps le paysage de la Bretagne nord.

Major GUIZIOU



LE CONTRE-AMIRAL (RN) DAVID J. COOKE SUR LA « PERLE » le 27 juillet 2007



Pour cette visite, l'équipage Bleu de la « Perle » était un hôte tout particulièrement adapté, son cycle opérationnel ayant été largement placé sous le signe de la coopération avec la « Royal Navy ». La « Perle » a en effet au cours du mois de juin 2007 participé à un exercice ASM en Atlanti-

que Nord au cours duquel elle eut l'occasion de se mesurer à un SSN type « Trafalgar », avant d'effectuer une escale dans la base navale de Faslane en Ecosse.

Succédant à celle déjà effectuée au mois d'octobre 2006, cette visite d'une autorité britannique s'inscrit dans le cadre des échanges bilatéraux entre nos deux sous-marines. Formalisée dans la « Letter of Intent » signée par les ministres de la défense en 2004, cette coopération se concrétise notamment par la présence croisée d'officiers d'échange en poste à Toulon et à Faslane, par des groupes de travail se réunissant régulièrement ainsi que par l'embarquement d'officiers « entraînement » français et britanniques à bord de nos sous-marins respectifs. Ce rapprochement dépasse le cadre des SNA puisque le SNLE « Vigilant » et le HMS « Vigilant » de la Royal Navy ont été jumelés en 2004.

Capitaine de corvette Jérôme Hallé
CSD du SNA « La Perle » équipage bleu

L'AMETHYSTE A NORFOLK

Surface ! Après quatre semaines à boire l'eau des bouilleurs et à humer le bon air des usines, c'est avec un certain soulagement que s'ouvrent les volets de la fosse de veille. Il est bientôt minuit, la nuit est étoilée et la brise tiède qui caresse nos visages nous fait déjà pressentir les heures moites du lendemain. Dans la nuit, le fumoir fait office de cabine téléphonique. Bientôt le jour se lève et le chenilage commence. C'est avec émotion que nous pénétrons dans la baie de la Chesapeake, théâtre des exploits de nos illustres aïeux. Nous revenons rapidement à la réalité lorsqu'un porte-conteneurs géant nous croise dans l'étroit chenal, devant la plage de Virginia Beach et sa rangée d'hôtels. Nous observons avec curiosité le pont de Chesapeake Bay et son trafic ininterrompu de voitures qui plonge sous les flots pour nous offrir le passage. Bientôt, nous apercevons les hautes superstructures de monstres d'acier. C'est une flotte de guerre impressionnante qui se découvre peu à peu alors que nous progressons vers la zone de largage de l'antenne. Dans une chaleur étouffante, nous passons en revue quatre porte-avions géants et de nombreuses frégates, bâtiments amphibies et autres ravitailleurs. L'accostage se déroule sans accroc, et après les traditionnelles visites officielles, corvées et distribution de dollars, nous sommes rapidement immergés dans l'American way of life avec un barbecue offert sur le quai par notre bâtiment hôte, le SSN Minneapolis Saint Paul. Les burgers arrosés de sodas disparaissent rapidement. L'équipage se dirige ensuite vers l'hôtel militaire de la base navale pour prendre une douche « hawaïenne ».

Diverses excursions sont organisées. Les uns décident d'aller saluer la White House à Washington, d'autres préfèrent les sensations fortes du parc d'attraction de Bush Garden. Les plages de Virginia Beach connaissent également un vif succès. Certains instruits s'offrent même un intermède historique avec la visite du site de la bataille de Yorktown et le village reconstitué de Williamsburg, qui perpétuent le passé colonial de la Virginie. La plupart ont bien sûr dévalisé le célèbre NEX (Navy Exchange) et ses jeans à vingt dollars.

L'escale se déroule rapidement et est occupée par la préparation de l'exercice COMPTUEX auquel participe l'Améthyste pendant les deux semaines suivant l'escale. Le SNA est complètement intégré au groupe aéronaval du Harry's Truman qui suit son cursus de certification opérationnelle avant un long déploiement en Océan Indien. Un tel niveau d'intégration est une grande première pour un sous-marin français. « L'Améthyste » passe sous le contrôle d'un Subopauth américain et d'une cellule SEC/SAT embarquée sur le porte-avions et composée de réservistes américains.



Depuis le dernier exercice franco-américain en 2006, les moyens de transmission du SNA ont largement progressé : Le satellite Syracuse 3B permet d'envoyer la SHF jusque sur la côte Est des Etats-Unis et à un débit « impressionnant » de 19,2 kb, la filaire HF permet de capter le TRAM HF de Fort-de-France sans hisser la multifonction, le TRAM VLF américain nous est distribué depuis un émetteur situé dans le Dakota et surtout CENTRIXS permet de chatter tout en échangeant des mails et des appels téléphoniques avec la cellule SEC/SAT sur le PA, le Subopauth à Norfolk et les bâtiments participant à l'exercice. On est loin de la seule liaison en HF du SNA venu l'année précédente...

Dès l'appareillage le 2 juillet, nous entrons dans le vif du sujet. Les reprises de vue s'enchaînent rapidement afin d'envoyer des Subsitrep ou de chatter avec la SAT et la frégate « Primauguet ». Les SGSA sont modifiés au fur et à mesure de la progression du Strike Group vers les côtes de la Floride. Les exercices se succèdent avec un degré de difficulté croissant.

Pour le SNA français, le challenge est compliqué par le Gulf Stream, des températures eau de mer de 30° pendant de trop longues stations à l'IP.

Au bilan, la coopération avec la marine américaine est fructueuse. Lorsque sonne l'heure du retour, le groupe aéronaval témoigne de son entière satisfaction. « L'Améthyste » aura pleinement joué son rôle de précurseur en éclairant la force et en pistant pendant de longues heures le Chipana ou le Tikuna, deux sous-marins type U209, l'un péruvien et l'autre brésilien, qui jouent le rôle d'Opfor. L'exercice se termine en apothéose avec le CASEX contre le Montpellier, un SSN de dernière génération, qui aura sans doute apprécié le « OOS » made in France.



Au final, la parfaite intégration du sous-marin français au groupe aéronaval américain permet d'envisager sereinement de réelles opérations intégrées avec nos cousins d'outre-Atlantique. Avec ses 43 subitreprs qui représentent autant de compte rendus d'interception, l' « Améthyste » a montré toute la valeur des SNA français quel que soit le domaine de lutte. Avec une DSM et un système de combat rénové, des transmissions et des SIC permettant une capacité d'intégration nationale ou en coalition de qualité, les SNA français constituent une pièce maîtresse importante aux yeux de nos principaux alliés traduit par le message adressé par COMDESRON 29 à l' « Améthyste » alors qu'elle CHOPait vers CTF 622 : « AS YOU DEPART THE EXERCISE, I THANK YOU FOR YOUR STELLAR SUPPORT IN TWO CRUCIAL COMPTUEX TRAINING OBJECTIVES : SUBMARINE AND COALITION INTEGRATION. YOUR FINE CREW AND SUBMARINE ARE A CREDIT TO YOUR COUNTRY AND NAVY. I LOOK FORWARD TO FUTURE OPERATIONS TOGETHER. AU REVOIR. »



Alors à l'année prochaine, en Océan Indien, peut-être...

Améthyste, équipage bleu

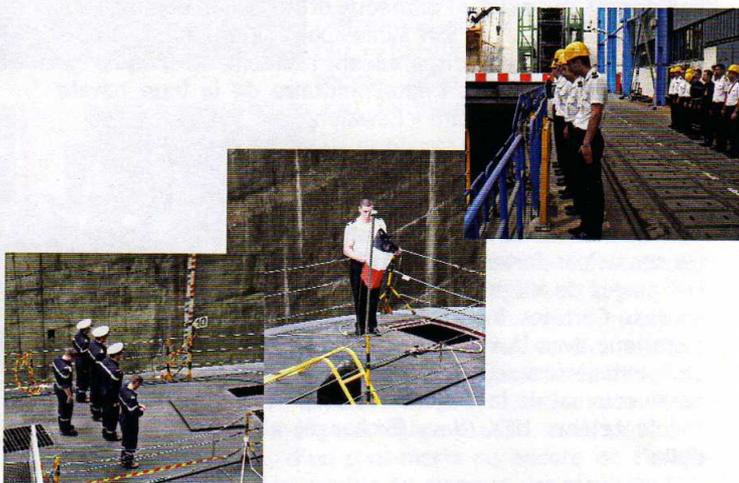
ARMEMENT DU TEMERAIRE

Après avoir été entre les mains de DCNS pendant dix-huit mois, le SNLE « le Téméraire » est passé en situation « armée » le 20 juillet à 1200 B. Cette étape a été marquée par une cérémonie des couleurs.

La marine assure donc à nouveau la complète responsabilité de ce bâtiment.

L'équipage bleu du « Téméraire », commandé par le capitaine de vaisseau Franck Magarian, a maintenant la charge de conduire les essais qui permettront de clôturer l'IPER dans deux mois.

EV1 Mauriac



CONGRES INTERNATIONAL DES ANCIENS SOUS-MARINIERS A CHERBOURG

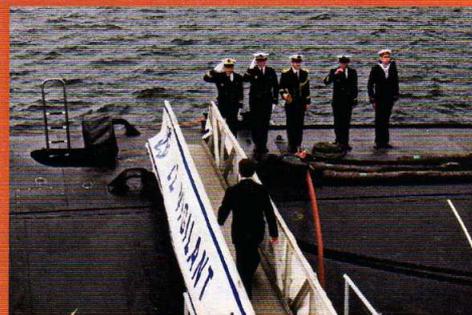
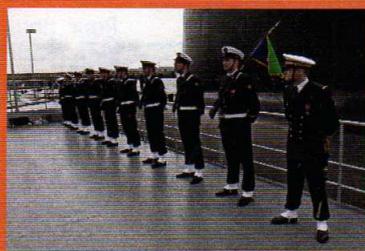
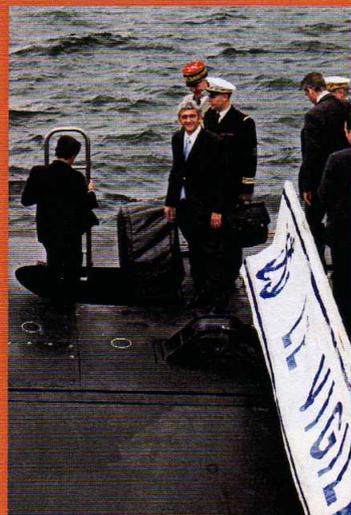
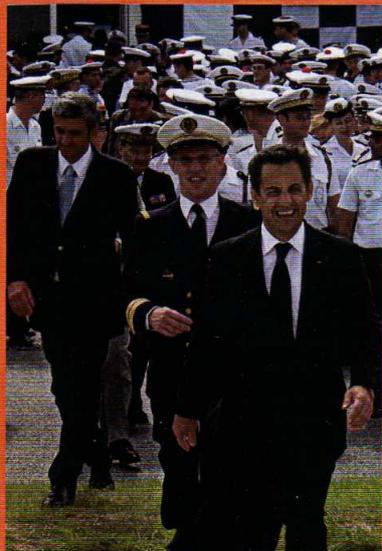
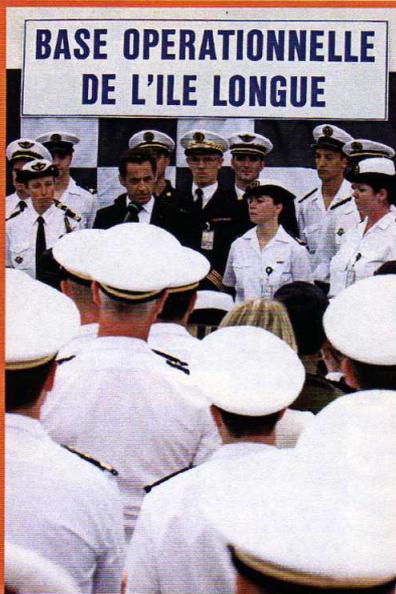
Le congrès international des anciens sous-mariniers s'est tenu les 7, 8, 9 et 10 septembre 2007 à Cherbourg. Pendant quatre jours, 650 congressistes venus de dix-huit pays ont conjugué réunions de travail, cérémonies et visites du « Redoutable ».

Dimanche une cérémonie officielle s'est déroulée en présence du préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord, le contre-amiral Périssé et du vice-amiral Boiffin, Alfost avec dépôt de gerbes au monument de la Résistance.

Le congrès s'est achevé lundi par de traditionnelles cérémonies du souvenir aux monuments du Prométhée et du Vendémiaire.



**13 JUILLET 2007 : VISITE DE L'ILE LONGUE PAR MONSIEUR NICOLAS SARKOZY,
PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE**



UNE JOURNEE INOUBLIABLE POUR LES FAMILLES DU CIRA

La première journée des familles du Centre d'Interprétation et de Reconnaissance Acoustique (CIRA) s'est déroulée sous le soleil le samedi 22 septembre dernier.

Inutile de préciser combien épouses et enfants piaffaient d'impatience à l'idée de voir enfin le bureau où leur conjoint ou parent travaille, sanctuaire où ils n'auraient pas imaginé accéder un jour (le seul fait de pouvoir entrer dans la sacro-sainte base navale de Toulon est un privilège qui n'est pas accordé à tout le monde).

A l'approche de la porte principale, les palpitations commençaient à se faire sentir dans la poitrine des plus jeunes. Même si les formalités d'accès se sont déroulées sans heurt, les vérifications des identités et des immatriculations de véhicules n'ont pas manqué d'impressionner ! Quand l'autorisation d'avancer fut donnée, on sentit presque alors un soulagement général à l'arrière des voitures. Voir enfin ce qui se cache derrière ces murs surmontés de barbelés. Voir le chemin que fait papa chaque matin pour se rendre à son travail. Tout simplement, voir ce que les petits copains à l'école ne verront peut-être jamais... Quelle exaltation !

Les premières impressions ne se firent pas attendre : « Comme elle est grande la base ! En fait, c'est une ville dans la ville ». On tourne et retourne, les unités défilent sous nos yeux. Enfin, voici le CIRA, un bâtiment "rose" à côté de la chapelle. Cette couleur suscite de nombreux commentaires dont je tairais pudiquement la teneur...

Les familles se présentent naturellement les unes aux autres, se félicitent réciproquement sur le petit dernier, s'extasient sur la grande qui vient d'entrer au lycée, bref c'est le moment de faire connaissance.

Puis, ensemble, nous effectuons un mouvement vers la salle de traditions de l'escadrille des sous-marins nucléaires (ESNA), où un petit déjeuner nous attend et où le capitaine de frégate Pascal Cloos, commandant du CIRA, présente en guise de bienvenue les missions du CIRA et celles de nos sous-marins nucléaires, après un rappel sur la place de la marine à Toulon et en Méditerranée.

A l'issue de cette dynamique présentation, les familles sont réparties en trois groupes pour profiter de la visite du sous-marin *Perle*, de la frégate *ASM Dupleix* ainsi que celle du CIRA.

Les mouvements s'effectuent donc de nouveau pour chacun des groupes dans un ordre quasi « militaire », bref presque parfait.

Le *Dupleix* étant amarré au Quai Milhaud 1, nous profitons du trajet pour passer en revue l'ensemble des bâtiments, ce qui là encore, déclenche questions et commentaires de nos chères têtes blondes : « waouh ! C'est quoi ce gros bateau ? - « le *Mistral*, mon chéri » - « Il a une propulsion à vent ? »...

Arrivés à bord du *Dupleix*, nous sommes accueillis par un équipage très chaleureux, qui s'adapte tout de suite au niveau des groupes et répond patiemment aux questions des enfants. Bien entendu, il obtient un succès total auprès de ces derniers en leur présentant la fameuse « planche à torture » destinée « aux bizuts » lors du passage de la ligne. Contrairement à toute attente, cela a de suite déclenché des vocations parmi nos jeunes : « c'est bien mieux que Kho Lanta, la marine ». Peut-être une idée au passage pour les BICM...



A bord du SNA *Perle*, le temps nous fut un peu plus compté car il nous fallut un bon quart d'heure pour faire descendre tous les « petits durs » à bord. L'échelle était certes impressionnante et on aurait alors pu entendre une mouche voler durant l'opération. Une fois tout le monde à bord, les plus jeunes ont vite compris que dans cet espace restreint et obscur, le terrain se prêtait naturellement au jeu de cache-cache... Nous n'en avons perdu aucun, je rassure les lecteurs.

La visite du CIRA s'est quant à elle déroulée dans un stress et sous une pression des plus absolus. Les analystes ont soumis leurs familles à une terrible épreuve de reconnaissance de bruits acoustiques. Pour obtenir le fameux diplôme « d'apprenti Oreilles d'or » et appartenir à cette famille mythique et extraordinaire, chacun devait reconnaître entre divers sons, quels étaient ceux des baleines, des crevettes, d'un sous-marin ou encore de l'orage. La tension était à son comble au moment des résultats !

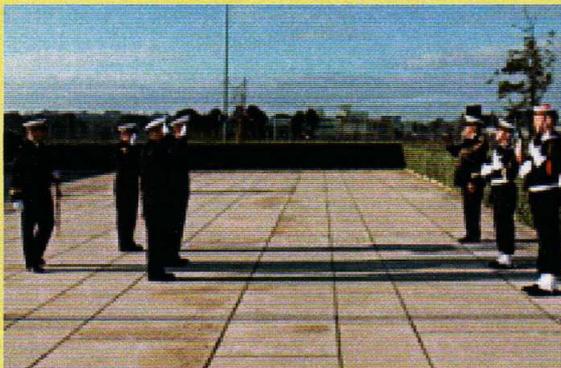
Pour nous remettre de toutes ces émotions, nous avons bien mérité une consolation. La journée s'est donc poursuivie au centre de détente du Cap Brun où un déjeuner en plein air a réuni dans une ambiance conviviale tous les participants à cette première du CIRA.

Face à ce succès, gageons que cette première se perpétuera, pour le plus grand plaisir de nos familles.

CC Marie-Laure Masson
Directrice des écoles du CIRA
Crédit Photos : SM François Bastrios
Maître chargé du CIRA

« LE TRIOMPHANT » : UNE AVENTURE HUMAINE CELEBREE

Une fois n'est pas coutume, le "Triomphant" a levé le voile ce 22 septembre 2007 pour célébrer les 10 ans anniversaire de son admission au service actif. Parfois, le manque de discrétion s'impose pour que tous puissent admirer, l'espace d'un instant, la concrétisation d'une aventure de première ordre, à la fois humaine et industrielle.



Cette journée particulière s'est articulée autour de quatre activités majeures :

- une cérémonie militaire avec un témoignage d'ALFOST ainsi qu'une remise de décorations par les deux commandants,
- des lectures de témoignages par les principaux acteurs ainsi que par un "ancien" du contre-torpilleur (IGA Quinchon, IGA Boisrayon, IGA Rotrubin, IGAM et Mr Latour),
- un déjeuner,
- une visite du bord et le visionnage de films retraçant l'histoire de l'Île Longue et du sous-marin.

Admis au service actif le 27 mars 1997, Le "Triomphant" est le premier né d'une nouvelle génération de SNLE. Véritable vitrine technologique, il représente un défi industriel considérable.

A l'occasion de cette commémoration, les principaux acteurs du programme étaient présents : l'amiral Dupont (IGAM et premier commandant du Triomphant) ainsi que les IGA Quinchon, Boisrayon, Rotrubin. ALFOST présidait cette cérémonie.

Devant les équipages anciens et actuels ainsi que leurs familles, les grands artisans du projet "Triomphant" ont livré, avec cœur, leurs témoignages sur une période qui a marqué leur carrière. Les IGA Boisrayon et Quinchon, respectivement anciens architecte d'ensemble et ingénieur chargé, ont évoqué le niveau des défis relevés, les difficultés rencontrées, l'éventail des options étudiées (emport de 20 missiles, déplacement de 9000 à 11000 tonnes, contre 14120 tonnes pour la version finale, etc.) pour, in fine, parvenir à un niveau d'excellence dont notre institution peut s'estimer fière : silence et puissance, sécurité et sûreté, endurance et fiabilité.

La réalisation de ce projet, considérable par son ampleur et ses enjeux, a sans doute trouvé une partie significative de son élan à travers "l'esprit de Siouville" qui a soufflé sur l'ensemble des équipes, comme l'a rappelé l'amiral Dupont. C'est en effet en ce lieu que les acteurs de tous niveaux, sous-marinières et industriels, ont noué avec leurs homolo

gues respectifs cette confiance, parfois même cette amitié, qui a animé et fédéré les deux entités vers le même objectif.

La présence de 13 "grands anciens" du contre-torpilleur "Le Triomphant" à cette cérémonie fut également l'occasion de rendre un bel hommage à ces marins qui avaient connu le combat, "Le Triomphant" étant l'un des rares bâtiments à avoir échappé au sabordage de la flotte et rallié les FNFL en 1940.



L'hommage rendu au courage de ces marins qui nous ont laissé un héritage dont nous devons être fiers nous a rappelé qu'un bâtiment, aussi réussi soit-il, n'est rien sans

les hommes qui le servent et lui confèrent ses lettres de noblesse.

Le Triomphant
Équipage bleu



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.



Un pilier de l'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque nous quitte pour prendre une retraite bien méritée. Le major Marc Lescop surnommé affectueusement papy raccroche l'uniforme après 36 ans et demi de bons et loyaux services.

Il a débuté sa carrière dans la Royale le 1er décembre 1971 en rejoignant l'école de maîtrise machine. Ses premiers pas de marin ont lieu sur le mythique Colbert en 1973. L'appel des profondeurs lui fait rallier l'école atomique en 1975. Il intègre la BOFOST en embarquant sur le SNLE l'« Indomptable » en 1978.

A la suite du cours EMPRO (électromécanicien de propulsion navale) il rejoint les SNA en 1984 avec successivement un embarquement sur le « Saphir », l'« Emerald » et à nouveau le « Saphir » jusqu'en 1989. Il est important de souligner qu'il accède pendant cette période au corps des majors en 1985.

Ainsi naquit le major Lescop unanimement connu au sein de la DIS (division sous-marin). En effet à partir de 1989, il rallie l'équivalent de l'ERBE (équipe responsable de bâtiment étendue) SNA actuelle. Cette division du SSF assure le contrôle étatique des travaux de grand entretien (IPER). Le major Lescop devient avec son équipe le trait d'union entre DCNS Toulon et la Marine, pour le contrôle et le suivi étatique des SNA jusqu'en juin 2007.

Durant cette période il reçoit diverses récompenses, pour ne citer que les principales : médaille militaire en 1989, Chevalier de l'Ordre National du Mérite en 1999 et Chevalier de la Légion d'Honneur en 2004.

Vingt deux ans de grade de major viennent clôturer cette belle carrière pour entreprendre une nouvelle activité : la retraite. Nous pourrions apprécier sa belle prestance, juché sur son scooter la canne à pêche dans le dos, ou occupé à roder son transat judicieusement disposé dans le jardin, pour satisfaire au plaisir de la sieste et profiter pleinement de ses petits-enfants.

Voilà papy Lescop, j'espère avoir résumé au mieux cette belle carrière. L'escadrille te souhaite une douce et paisible retraite, bon vent et bonne mer.

PM Favard
Le président des officiers mariners de l'ESNA



BREST COURT : Les forces sous-marines bien représentées

Dix kilomètres parcourus côté ville/côté mer (avec une incursion légale dans l'arsenal) ont offert à l'ESNLE et l'état-major ALFOST les 1ère et 3ème place du challenge marine par équipe.

EV1 Aurélie Mahéo

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