

TOP LA VUE N°14

LE MAGAZINE DES FORCES SOUS-MARINES

Janvier 2008

N° 14



LE MOT D'ALFOST

L'année 2007 aura été riche en événements qui engagent l'avenir des forces sous-marines.

La visite du Président de la République, le succès du deuxième tir M51, le retour du Téméraire dans le cycle opérationnel après une IPER parfaitement réussie, le franchissement de jalons majeurs sur le chantier des infrastructures de l'île Longue et sur celui du Terrible à Cherbourg, sont autant d'indices de la robustesse et de la vitalité de la FOST.

A Cherbourg également, la découpe de la première tôle du Suffren à matérialisé il y a quelques jours le bon déroulement du programme Barracuda, dont l'aboutissement peut être attendu avec d'autant plus de confiance qu'a été mise en évidence cette année la remarquable plus-value opérationnelle apportée par les modifications DSM progressivement appliquées aux SNA actuels. Enfin, l'intégration du centre de transmissions de France Sud au sein des forces sous-marines a renforcé la cohérence de notre organisation : la tenue sur le site du CTM Rosnay de la JSM 2007, parfaitement réussie, a d'ailleurs permis de rappeler avec force que la FOST n'existerait pas sans ses stations de transmissions.

Au total, ce fut une année bien remplie. Je vous félicite toutes et tous pour le travail accompli, avec un dévouement et une motivation que je salue et que tous nos visiteurs

perçoivent, dans chacune des unités des forces sous-marines. J'ai bien sûr une pensée particulière pour l'Inflexible, qui a rempli jusqu'au bout sa mission et va être désarmé.

Mais cette année restera également marquée par l'accident du Rubis, qui nous a rappelé l'exigence extrême de notre métier. Ses conséquences ont été lourdes, même si heureusement le pire a été évité. Je vous demande de ne pas oublier cet événement qui doit durablement nous interpeller, et qui a motivé l'établissement d'un plan d'actions.

Devant nous s'ouvre l'année 2008, qui s'annonce passionnante et nous propose de nouveaux défis. J'ai la plus grande confiance dans votre capacité à les relever. A vous tous, personnel militaire et civil des forces sous-marines, j'adresse mes vœux les plus chaleureux, à partager avec vos familles et tous ceux qui vous sont chers.



Dans ce numéro :

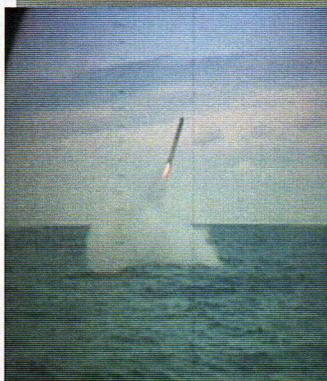
Le mot d'Alfost	P. 1
En bref !	P. 2
Denis Brognart : de Kho-Lanta à Toulon	
Le CIRA c'est aussi une école	P. 3
JSM : Rosnay a bien transmis sa passion	P. 4
EXCAPEX 2007-2	P. 6
Mémoire d'un ancêtre	P. 7
Lettre aux sous-marins	P. 8

27 novembre 2007

La journée annuelle du sous-marin



EN BREF



Dans le cadre d'une vaste campagne pluriannuelle de tir de missiles SM39 bientôt en fin de vie, les SNA sont régulièrement mis à contribution. Ainsi depuis douze mois, douze missiles de combat ont été tirés et vingt-quatre le restent pour les années 2008 et 2009.

Ces nombreux tirs qui demandent une préparation minutieuse et de nombreux concours sont, entre autres buts, l'occasion de :

- Vérifier le bon fonctionnement de ces armes ;
- Vérifier le bon fonctionnement du nouveau système TILAT ;
- Requalifier au tir certains tubes lance-torpilles ;
- Entraîner les équipages à la mise en œuvre de ces armes de combat complexes ;
- Effectuer des tirs en coordination des feux avec les autres composantes de la marine, l'aviation navale et les forces de surface.

Seul bémol à ces tirs toujours riches d'enseignements, chaque missile ne trouve pas forcément de cible car cette dernière ne résiste pas à l'explosion du premier missile de la salve !!

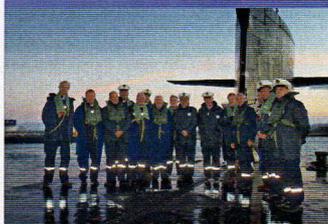
CC Tailliez
LOGLSM FSM



Le 23 octobre 2007 à Cherbourg, le premier des deux sous-marins construits pour la Marine malaisienne a été baptisé « Tunku Abdul Rahman » en présence du Deputy Prime Minister malaisien, du Ministre français de la Défense, du CEMM et d'Alfost.

ASP FOUIN
OPSREXPORT FSM

Doyen des SNLE français, et dernier témoin des premières heures de la FOST, le SNLE « L'Inflexible » a arpenté les profondeurs de l'océan pour la dernière fois le 15 novembre dernier. Afin de rendre hommage à l'ensemble des équipages s'étant succédés à son bord, une délégation composée de 16



anciens commandants et du premier chef du groupement énergie avait embarqué à cette occasion. La joie et l'émotion étaient palpables chez nos anciens. Partageant souvenirs et anecdotes, ils se sont également prêtés très volontiers aux échanges avec l'équipage.

Les 2 dernières heures passées en immersion concluaient le 59^{ème} et dernier cycle opérationnel du bâtiment et s'ajoutent d'une manière très particulière aux 90 000 heures de plongée du sous-marin, l'équivalent de 10 ans sous les mers.

Après 22 ans de bons et loyaux services, le sous-marin va goûter à une retraite paisible à l'arsenal de Cherbourg où l'attendent ses camarades.

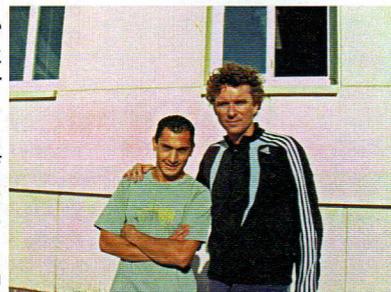
DENIS BROGNIART : DE KHO-LANTA A TOULON

Denis Brogniart ne passe vraiment pas inaperçu. D'abord parce qu'il présente Koh-Lanta depuis la première saison. Ensuite, parce que les très nombreux amateurs de Formule 1 peuvent témoigner de son expertise. Enfin, parce que ce journaliste au sourire charmeur et à la dégainée sympa, mesure pas moins de 1,93m. Ajoutons que cet ancien appelé du Sirpa est plutôt bien disposé à l'égard de l'institution militaire et qu'il vient de réaliser pour « Reportages » (le samedi après-midi sur TF1) un sujet consacré aux fusiliers-marins. Résultat des courses : 7,6 millions de téléspectateurs scotchés devant leur écran et un audimat record de 47%.



C'est donc avec enthousiasme et sans réserve que le VAE Yves Boiffin, commandant de la FOST, a donné suite à la demande d'embarquement, relayée par le Sirpa Marine, de Denis Brogniart à bord d'un SNA. Premier rendez-vous, vendredi 30 novembre pour des repérages à bord du Casabianca. Arrivé à Toulon en milieu de matinée,

Denis Brogniart tient à se dégourdir les jambes avant toute chose. Le CF Edgar Bernère, chargé de l'organisation matérielle de la visite, a tout prévu. L'ex prof de sport fonce vers la colline aux côtés du SM Philippe Ounnalay. Au retour, direction le carré pour un déjeuner convivial avec COMESNA et son équipe. Le CV Jérôme Sciard a tout loisir d'apprécier l'humour et les talents de conteur de son invité. Dans l'après-midi, Denis Brogniart s'offre ses premières émotions sous-marines à bord... des simulateurs de l'ENSM. Etape suivante : le Centre d'interprétation et de reconnaissance



acoustique. Enthousiaste et curieux, l'as de Koh-Lanta prête une oreille attentive aux explications du CF Pascal Cloos, commandant du CIRA. Denis Brogniart a un petit mot sympa pour chacun et signe le livre d'or avec soin.



L'heure est venue d'embarquer. Le présentateur animateur de TF1 ne cache pas son excitation. Il descend avec beaucoup plus d'impatience que d'appréhension les échelles successives. Avec le pacha, le CF Laurent Hermann, et son second, le CC Mathieu Gérault, le courant passe immédiatement.

Pendant une soixantaine d'heures, Denis Brogniart fait le plein d'informations, recueille le maximum d'éléments nécessaires à la construction du reportage, imagine déjà le déroulement du sujet et l'ordre des séquences.



Il identifie également ceux qui, à ses yeux, seront les fils conducteurs du sujet : le pacha, un ancien, un jeune, de « bons clients » comme

on dit à la télé. Accostage et remerciements réciproques. Les premières retrouvailles ont eu lieu à la mi-décembre pour le début du tournage proprement dit. Denis Brogniart y était accompagné d'un caméraman et d'un preneur de son. Tout sera dans la boîte d'ici à fin mars, quand débutera le tournage du prochain Koh-Lanta.

LV ® Olivier Boyer, EM Alfost

LV Henri Sens,

Chef de groupement « soutien opérationnel »

LE CIRA C'EST AUSSI UNE ECOLE

Le CIRA, c'est aussi une école. Avec bien sûr ses salles de classes, ses dossiers pédagogiques, ses niveaux de formation, mais surtout ses élèves, ses instructeurs et sa directrice.

Dans l'ombre des « Oreilles d'Or », avec tout ce que cette fonction peut comporter de confidentialité et de mystère, le centre d'Interprétation et de Reconnaissance Acoustique (CIRA) de la marine abrite également en son sein une école de formation.

En effet, aucune magie n'est à l'origine de la reconnaissance et de l'identification des bruits sous la mer, seulement beaucoup de travail et d'entraînement pour que l'oreille humaine parvienne à identifier les bruits émis par les navires, par nos amis les cétacés ou autres habitants des mers et océans, par les mouvements telluriques de notre planète ou encore par les diverses manifestations météorologiques (pluies, orages...).

Cette formation est dispensée dans nos écoles du CIRA, lesquelles forment les élèves classificateurs de bruits à une classification par type (sous-marins, navires de guerre ou de commerce) ainsi que les élèves analystes, experts dans la reconnaissance acoustique et plus communément appelés « Oreilles d'Or » auprès du grand public. Comme toutes les écoles de la marine, la formation des opérateurs embarqués de la filière guerre acoustique et des analystes relève de la DPMM.

Ainsi, le 14 novembre dernier, le commissaire général Olivier Moittié, nommé cet été au poste de sous-directeur "compétences" de la DPMM, franchissait-il pour la première fois le seuil de cette unité prestigieuse, dans le cadre d'une tournée qui devait le conduire du CIRA à l'EAN de Salon de Provence en passant par l'ENSM/BPN et Marine Mobilité Toulon. Il était accompagné par le CV Jean-François Pelliard, chef du bureau "écoles et formation", du CF Yann Archinard, responsable de la formation des officiers et des atomiciens ainsi que du LV Benoît Loquen, son chef de cabinet. Après une introduction du commandant sur les missions du CIRA, la directrice de l'école a pré-



Arrivée du CGR Moittié au CIRA

senté les particularités des formations dispensées au CRG Olivier Moittié avant de lui proposer une visite ciblée : salle de formation à l'audio des élèves-classificateurs, salle de TP FANAL des élèves-analystes et salle de formation pratique équipée de deux PCD* et d'un PAF**.

Le commissaire général a manifesté son intérêt en posant diverses questions sur les spécificités de l'enseignement dispensé au CIRA, puis s'est dirigé vers l'ENSM/BPN où l'attendait son commandant, le CF Stéphane Declercq.



Élève analyste, futur « oreilles d'or » en exercice de travaux pratiques

Le commissaire général Olivier Moittié a conclu cette matinée de visites en se prêtant de très bonne grâce à la signature du livre d'Or du CIRA et s'est ensuite rendu au déjeuner offert par le CV Jérôme Sciard, commandant de l'Escadrille des Sous-marins Nucléaires d'attaque, auquel étaient également conviés le CF Cyrille Estrangin (CEM/ESNA), le CF Hugues Béridel

(PERS/ESNA) et le CC Sonia Jean (chef de Marine Mobilité Toulon). Cet instant de détente aura permis aux officiers du pôle forces sous-marines de Toulon de conduire de nombreux échanges avec le CRG Moittié et ses adjoints, dont le prochain passage à Toulon est d'ores et déjà programmé début février.

Ces visites auront également permis au commissaire général Olivier Moittié de renouer quelques instants avec le monde des sous-marinières qu'il avait bien connu alors qu'il exerçait à Lorient les fonctions de commissaire de l'escadrille des sous-marins de l'Atlantique.

Capitaine de corvette Marie-Laure Masson

Directrice d'école du CIRA

*Poste de classification diva, équipement de classification et d'analyse spectrale doté d'une base de données permettant à l'analyste d'effectuer des requêtes afin de classifier et d'identifier le bruiteur, en fonction de ses caractéristiques phoniques et spectrales.

**Processeur acoustique pour frégate, analyseur spécialisé dans le traitement des bouées acoustiques aéroportées permettant la détection, le pistage d'une cible et sa localisation.



JSM : ROSNAY A BIEN TRANSMIS SA PASSION



La journée annuelle du sous-marin était organisée le 27 novembre dernier au centre de transmissions marine (CTM) de Rosnay. Cet « évènement unique et national », comme l'a souligné le quotidien « La Nouvelle République du Centre Ouest », a mis en lumière le « sous-marin de la Brenne », tel que le qualifie un autre média, l'hebdomadaire « L'écho-la Marseillaise ». Le « Courrier français », tout aussi enthousiaste, a salué pour sa part une « journée exceptionnelle, dans une ambiance très fraternelle ».



Ces propos élogieux de la presse locale montrent bien qu'un double objectif a été atteint ce jour-là : rendre aux transmetteurs le juste hommage qu'ils méritent et célébrer une nouvelle fois, en famille, l'originalité, les vertus et la solidité de l'âme sous-marinière.

Pourquoi Rosnay ? Juste avant que ne se déroule l'émouvant dépôt des gerbes de fleurs dédiés aux camarades disparus, le commandant de la FOST, le vice-amiral d'escadre Yves Boiffin, l'a expliqué avec simplicité et conviction : « Le CTM est, au même titre que l'Île-Longue, un lieu exceptionnel, où l'on perçoit et où l'on mesure du regard la volonté politique, un lieu où souffle l'esprit de la dissuasion. On dit souvent que la dissuasion comprend deux composantes : océanique avec les SNLE, aéroportée avec l'armée de l'air et l'aéronavale. J'aime dire qu'il en existe une troisième, qui regroupe l'ensemble des moyens de transmissions. Sans cette troisième composante, les deux premières seraient inutiles », poursuit le chef de la FOST. « Cette journée est donc, plus largement, l'occasion de mettre à l'honneur tout le personnel qui œuvre à terre pour le soutien de l'ensemble des forces sous-marines, dans les centres de transmissions comme ici, mais aussi dans les bases, ou dans les centres de contrôle opérationnel ».





Le message est d'autant mieux passé que, sous l'impulsion du commandant du CTM de Rosnay, le CF Marc Fromentin, et de son adjoint, le LV Frambourg, et avec le concours de leurs équipes, les 350 invités ont vécu une journée aussi pleine de chaleur que riche en informations. Foi partagée à l'occasion d'une messe sobre et émouvante conclue par la prière des sous-marinières ; chaleur humaine de tous les instants ; échanges professionnels aux détours des visites de l'abri, de l'aire aérostat ou de la cabine antenne... il n'y a eu aucun temps faible dans le programme. Omniprésents dans l'accueil et dans la pédagogie, les sous-marinières de la Brenne ont su à la fois se faire apprécier et se faire mieux connaître. Il fallait aussi une mise en perspective historique à ce coup de projecteur sur les transmissions des forces sous-marines. Forte d'un remarquable esprit de synthèse mais ponctuée d'anecdotes souvent étonnantes, elle fut offerte aux invités par Michel Pellet, de la DGA, expert incontestable s'il en est.

Grâce à une organisation sans faille, cette visite du sous-marin de la Brenne aura, dans le cadre de la JSM 2007, marqué les esprits et resserré, encore un peu plus, les liens qui nous unissent.

LV © Boyer



ESCAPEX 2007-2

Le 6 novembre 2007, la Marine Nationale a organisé un exercice d'évacuation de sous-marin en plongée, depuis le SNA « Emerald » au large de Saint-Mandrier.

Faisant suite à l'exercice SURVIVEX 2006, qui a permis de valider les procédures de survie au sein d'un compartiment refuge d'un sous-marin en détresse sur le fond, ESCAPEX 2007-2 a illustré la capacité d'évacuer un sous-marin immergé à partir de ses sas de sauvetage.



Prise de plongée du SNA « Emerald »

La France figure parmi les pays leaders en matière de sauvetage de sous-marins. Ayant montré que son matériel est parfaitement apte à assurer la survie d'un équipage pendant 7 jours, elle doit montrer qu'elle est également en mesure d'évacuer les survivants de leur prison en acier.

La procédure normale est l'évacuation collective : un sous-marin de secours vient s'amarrer au sous-marin en détresse et procède à l'évacuation des survivants en quelques rotations. Aujourd'hui quelques nations possèdent ce savoir faire (les USA avec le DSRV et le future SRDRS, la Grande-Bretagne avec le LR5...). En milieu d'année 2008, un nouveau véhicule sera disponible : le NSRS, projet tripartite entre la France, l'Angleterre et la Norvège. Il permettra à la France de maîtriser l'ensemble des phases nécessaires au sauvetage d'un équipage en détresse.

Mais dans certains cas le sauvetage collectif par sous-marin de secours n'est pas possible, en particulier lorsque celui-ci ne peut s'amarrer au sous-marin en détresse, où si les délais ne sont pas suffisants. Les survivants doivent alors évacuer le sous-marin par leurs propres moyens, avant d'être récupérés en surface. C'est la procédure d'évacuation individuelle à partir d'un sas à mise en pression rapide. C'est l'objet de l'exercice ESCAPEX 2007-2.

Chaque sous-marinier reçoit une formation spécifique à la survie et à l'évacuation. Elle comprend le port d'une tenue d'évacuation spéciale et l'utilisation du sas de sauvetage. Cette formation se déroule au centre CESI de l'île Longue, en face de Brest. Elle est renouvelée tous les deux ans. Elle utilise un sas de sauvetage reconstitué situé à 3 mètres de profondeur sous une piscine.

Cette formation permet d'apprendre les gestes élémentaires mais ne donne qu'un aperçu partiel de la réalité d'une évacuation. Les exercices ESCAPEX permettent d'approfondir cette formation en entraînant le personnel à évacuer réellement un sous-marin depuis une immersion d'environ 20 mètres.

base d'un exercice annuel, les exercices de type ESCAPEX ont cessé depuis le désarmement du dernier sous-marin classique, le « Ouessant », en 2001. ESCAPEX 2007-2 permet de renouer avec la tradition, en utilisant la plate-forme d'un sous-marin nucléaire d'attaque.

Sur le plan technique, c'est une première car, contrairement au sous-marin diesel, les impératifs de réfrigération du réacteur et de la machine ne permettent pas au SNA de se poser sur le fond. Il a donc fallu concevoir un dispositif permettant d'immobiliser le sous-marin entre deux eaux, à 20 mètres d'immersion. Pour cela, La Marine

Nationale bénéficie du concours du CTSN Toulon, sur le site du Cannier, qui dispose de nombreux coffres et surtout d'une installation de manutention sous-marine.

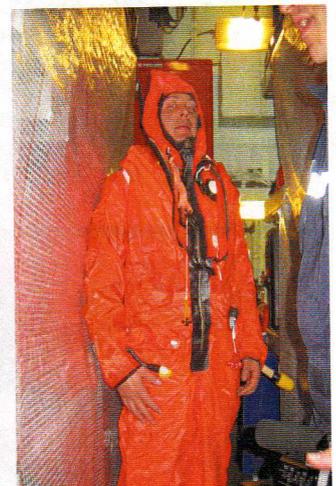
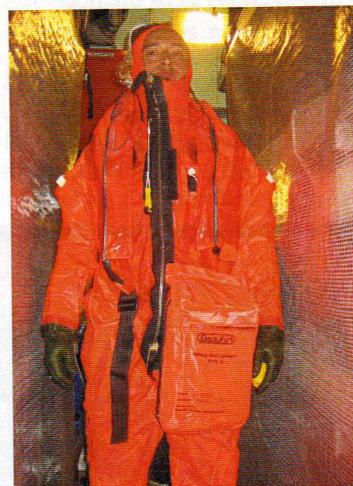
Ainsi six sous-mariniers : le PM Quinquis, le MT Adam, le MT Hadjadj, le PM Parentin, le MJR Hummel et le MT Paillard ont évacué avec succès le SNA « Emerald », le mardi 6 novembre 2007, au large du cap Cépet. La

sécurité du personnel évacué et du sous-marin était assurée par les équipes des plongeurs démineurs du GPD Méditerranée, mais aussi par tout un dispositif de surface incluant des remorqueurs, un bâtiment de soutien et une vedette de gendarmerie.



Entrée de l'homme sassé dans le sas de sauvetage équipé de sa combinaison.

CC Eric Lambert
ESNA ENT/ENERG



Les deux combinaisons de sauvetage : Mark X à gauche et Mark VIII à droite.

Organisés régulièrement sur sous-marin classique, sur la

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



Le Ring disposé sur la plage avant ou on distingue le LV Sellier et l'EV Christienne

1967, est aussi une année un peu particulière car le « Dauphin » est le premier sous-marin à passer sous le pont de Tancarville le samedi 27 Mai (tiens, encore un jour ou on ne doit normalement pas travailler) pour faire escale à Rouen. Le temps froid et pluvieux des derniers jours semble s'améliorer. Le ciel se découvre lentement et laisse apparaître un doux soleil de printemps. Le pilote monte à bord et nous entreprenons la remontée de la Seine qu'aucun autre sous-marin n'avait encore faite depuis l'achèvement du grand pont

de Tancarville dont l'élégante silhouette se profile déjà à l'horizon.

Cette remontée de Seine durant plusieurs heures, un ring a été disposé sur la plage avant et l'équipage peut profiter de ces instants privilégiés pour voir les péniches chargées à ras bord nous croiser ainsi que des cargos partant ou revenant de pays lointains. Nous « traversons » les villes de Villequier, Jumièges, Caudebec avant d'arriver à 15h00 à l'entrée du port de Rouen où nous remontons tout le port maritime jusqu'au 1^{er} pont (le pont Jeanne d'Arc) près duquel nous accostons. C'était au moment où Rouen fêtait l'anniversaire du martyr de sainte Jeanne d'Arc donc des manifestations étaient prévues avec des gars désignés pour un piquet d'honneur et pour l'inévitable tour de service qu'il faut bien assurer, et j'en ai une autre à vous raconter.

À bord des sous-marins, à cause des risques d'incendie, il est absolument interdit de faire des frites en mer et même en escale aussi, et afin d'améliorer l'ordinaire il m'est arrivé l'histoire suivante.

Nous étions donc en escale à Rouen, j'étais maître de service et étais sur la plage avant en train de vérifier les tirants d'eau quand je vois arriver sur le quai une 4L de couleur bleu marine et quatre gendarmes en sortir. De suite j'ai pensé qu'il y avait quelqu'un du bord qui avait fait des bêtises en ville et que j'allais être soumis en tant que maître de service à un questionnaire en règle mais non, ces messieurs désiraient simplement visiter un sous-marin. J'appelle un de mes gars du tiers de service et lui demande de faire visiter le bord à ces messieurs. Trois quart d'heure plus tard ils remontent sur le pont et nous

restons discuter un moment sur la vie à bord et bien sûr, nous leur disons que ce qui manque beaucoup au point de vue nourriture, ce sont les frites et que pour compenser ce manque, nous adorons, quand nous le pouvons, manger du "Singe" avec des pommes de terre et des oignons.

Ravis de leur visite, ils s'en vont et vers 15h30, je vois la même 4L revenir vers le bord, deux gendarmes en descendent, ouvrent le hayon AR de la voiture et viennent nous apporter un carton rempli de ces fameuses boîtes de "singe" Kaki et nous les offrent.

Bien sûr, nous leur offrons un pot tandis que je mets le tiers de service à la corvée de pluches pour les pommes de terre (rissolées) et les oignons et je puis vous assurer que le soir, tout le tiers de service s'est vraiment régalé. Au mois d'octobre 1967 encore une autre « bricole » qui m'est arrivée : le matin du 15 octobre, le « Dauphin » appareille pour un exercice en mer d'Iroise. A 22h50 le bateau navigue en immersion par des fonds répertoriés à 85 mètres à la vitesse de 4,5 nœuds. Soudain, on prend une pointe négative, heurtions le fond et on s'enfonce dans la vase (heureusement que c'était de la vase ou du sable). Je me souviens que j'étais de quart à la propulsion et le

pacha fait fermer les portes étanches et arrêter les moteurs. Une fois la première surprise passée et une ronde d'étanchéité faite, nous nous rendons compte que nous sommes envasés et qu'il ne sera pas très facile de sortir de cette situation. Le pacha fait mettre avant 1 et de suite après en Arrière 4 plusieurs fois mais le résultat n'est pas concluant, en même temps on chasse aux ballasts avant et j'imagine le nuage de vase ou de sable que ça doit provoquer. Plusieurs manœuvres de ce type sont faîtes



Par moments et suivant l'état de la mer, nous avons l'autorisation de prendre l'air sur le pont

et moi qui suis à la propulsion, je suis d'abord en nage à force de manœuvrer (et sans doute un peu de peur) et surtout, je vois les indicateurs qui me préviennent que la tension de la batterie diminue à force de manœuvrer et les petits «**bonhommes d'ampères**» quittent la batterie à la vitesse grand «V» et qu'il nous faut à tout prix sortir de cette situation si on ne veut pas mettre en application la méthode de sauvetage par la jupe ; compte tenu de l'immersion 40 à 50 mètres, nous voilà dans des conditions proches de la Tour Davis... Mais tout d'un coup, un léger tremblement, le bateau a bougé et remonte tout doucement vers la surface. Nous pouvons voir les dégâts qui n'ont heureusement pas l'air important et nous pouvons continuer à faire les exercices prévus.

1968. 27 Janvier. Normalement c'est une date qui pour moi personnellement est importante mais aujourd'hui c'est différent car je suis très triste. Nous venons d'apprendre que la «**Minerve**» a disparu corps et biens au large de Toulon emportant avec elle des sous-mariniers avec qui j'avais fait le cours de Brevet Élémentaire Sous-Marinier, ce sont : le maître **Dannay** Michel et le second maître **Migliaccio** sans oublier le Lieutenant de Vaisseau **Agnus**. La «**Minerve**» était au schnorchel en exercice avec les avions et faisait une calibration radar. A 07h55 (Heure de la relève de quart) la liaison radio entre la «**Minerve**» et l'avion était interrompue sans raison apparente après le dernier échange. L'épave de la «**Minerve**» n'a jamais été retrouvée et on ne sait toujours pas pourquoi elle a coulé (Collision avec un autre sous-marin ou un bateau de surface, voie d'eau, avarie de barre de plongée etc....) Un site sur « la tragédie de la «**Minerve**» est à voir absolument sur internet.

Nous voici en 1969 et je navigue toujours. Encore une histoire de "Bouffe" qui se passe un an plus tard. Si mes souvenirs sont exacts, ce devait être au mois d'août 1969, le sous-marin sur lequel j'étais embarqué était en escale à Weymouth en Angleterre avec un autre sous-marin de Lorient le "Marsouin" sur lequel un joueur de cornemuse sonnait pendant les manœuvres d'accostage. A Weymouth, les appointements sont faits sur pilotis. Une fois de plus, j'étais de service et pour me dégourdir les jambes, je vais sur le quai et que vois-je : sur chaque support de l'appointement il me semblait voir des crabes étrilles, j'appelle un ou deux gars du tiers de service pour être sûr de mes dires et les deux second maîtres me confirment que ce sont bien des étrilles et des grosses. En tant que breton je trouve quand même bizarre qu'il y en ait tant et que personne ne les ramasse aussi je vais dans les compartiments batteries pour prendre 3 paires de gants isolants que je donne aux volontaires et on réussit à remplir une pleine gamelle de dimension respectable (80 cm de long, 30 à 40 de large et 8 cm de hauteur). Toujours pour améliorer l'ordinaire (Nous sommes une douzaine de personnes dans le tiers de service) je demande au cuisinier de nous les cuire, de nous fournir la mayonnaise et je puis vous assurer que l'on s'est encore fait une ventrée d'étrilles ce qui a rendu la journée de service très agréable.

Plus tard j'ai eu l'explication du pourquoi il y en avait tant : c'est que les anglais ne les mangent pas car ils appellent ça « les crabes de la mort ». Je ne vous dit pas non plus l'engueulade que j'ai eue par le maître chargé électricien pour avoir complètement bousillé ses gants isolants.

Claude Rogel

LETTRE AUX SOUS-MARINIERS

Le 22 décembre 2007

Cher camarade sous-marinier,

L'éditeur Jean Pierre Barthélémy qui a déjà consacré des livres de collection au Charles de Gaulle ou à la Gendarmerie, m'a contacté pour être de directeur de publication d'un ouvrage en trois volumes sur la grande histoire des sous-marins français, qui se veut être une véritable encyclopédie sur ce thème. L'auteur sera Antoine Coudre, un jeune et brillant historien, et l'illustrateur sera le peintre de marine Michel Bez avec lequel j'ai déjà réalisé un livre sur les frégates La Fayette et un autre sur les Sous-marins français d'aujourd'hui.

Mon souhait est de donner un maximum de place à des témoignages directs sous forme d'encarts plus ou moins brefs, signés de leurs auteurs, qui viendront compléter et illustrer les chapitres des trois tomes qui couvriront les périodes suivantes : les débuts jusqu'à la guerre de 40, la période d'après guerre précédant l'avènement du nucléaire, l'aventure contemporaine.

Cette lettre a pour objet de faire appel à ceux qui la liront pour qu'ils me proposent un ou plusieurs de ces encarts portant sur un thème, une anecdote, un portrait, une tranche de vie, quels que soient les grades ou les fonctions qu'ils aient eus. Certains pourraient disposer d'archives familiales ou de livres maintenant oubliés, qui pourraient servir de supports à des encarts traitant de périodes où les derniers survivants ont à leur tour disparu.

Si cela vous intéresse, je vous propose de me contacter et de m'adresser par courrier ou par mail vos suggestions accompagnées le cas échéant de vos textes. Les contributeurs retenus recevront pour leur peine un exemplaire du livre.

Bien cordialement.

Thierry d'Arbonneau

VAE (25) Thierry d'Arbonneau - 108 avenue Foch 78100 Saint Germain en Laye (06 81 24 13 62)

thierry.darbonneau@wanadoo.fr - thierry.darbonneau@areva.com

Directeur de la publication : VAE Yves Boiffin

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

Imprimerie : CPAO ENSM/Brest



LE MAGAZINE DES FORCES SOUS-MARINES - EM ALFOST BP 500 29240 BREST ARMEES - Téléphone : 02 98 22 98 05 Télécopie : 02 98 22 97 37 cabinet.alfost@marine.defense.gouv.fr