



TOP LA VUE N°15

LE MAGAZINE DES FORCES SOUS-MARINES

Avril 2008

N° 15



LE MOT DE L'ADJOINT

Les meilleures choses ont une fin, je suis rattrapé par ce mal inéluctable et imparable de la limite d'âge. Il faut se faire une raison. Je quitte donc les Forces Sous-Marines et la Marine après 36 années de service. Je les ai toutes appréciées, et naturellement, s'il est un choix que je ne regrette pas, c'est bien celui d'avoir embarqué un jour sur les bateaux noirs. Ce sont bien les engins extraordinaires auxquels je m'attendais. Et malgré ce que certains cherchent à faire croire, le sous-marin n'est pas une quelconque machine, il n'est pas et ne sera jamais non plus un bateau comme les autres.

Les forces sous-marines restent donc pour moi, et de loin, la période la plus riche et la plus intense de ma modeste carrière. En quittant cette honorable corporation, je suis plus que jamais convaincu que sous-mariner est avant tout un métier de passion. On y trouve certes de grandes satisfactions dans les domaines technique et opérationnel, mais c'est surtout l'aspect humain qui domine. La navigation sous-marine est bien d'abord une aventure humaine à laquelle on ajoute le professionnalisme et l'expérience. L'esprit de solidarité et de cohésion qui anime nos équipages, n'est pas un vain mot. Il existe, je l'ai rencontré tout au long de mes affectations successives et c'est le premier moteur de la force, aujourd'hui comme hier.

En 2008, à l'aube de la nouvelle LPM, les forces sous-marines sont dans un format relativement réduit. Elles sont de plus confrontées à des difficultés d'entretien et à une flotte



vieillissante en ce qui concerne les SNA. Cependant grâce à l'action de tous les acteurs, notamment de celle, essentielle, des équipages, le taux de disponibilité bon an mal an reste convenable, et la valeur militaire des SNA peut être maintenue à un niveau honorable. Pour l'avenir, la pérennité de la force ne fait guère doute tant les sous-marins représentent pour une grande marine, au delà de la mission fondamentale de dissuasion, un outil majeur de puissance. Il suffit pour s'en convaincre de regarder le nombre de puissances émergentes qui cherchent actuellement à se doter de forces sous-marines. Ignorer le fait sous-marin pour les prochaines décennies me paraîtrait inconcevable et à tout le moins dangereux.

Je suis donc optimiste pour la suite et je souhaite bon vent bonne mer à la famille des sous-marinières pour poursuivre des plongées fructueuses et maintenir la force au meilleur niveau. Pour ma part, je passe dès le 30 avril le témoin au CV Bernard Depardon qui va donc se déplacer de trois mètres au sein des bureaux de l'EM/ALFOST pour avoir enfin la vue directe sur la mer. Je lui souhaite bonne chance.

Capitaine de vaisseau Jean-Marc La Marle

Dans ce numéro :

Le mot de l'Adjoint	P. 1
En bref I	P. 2
Essai du Scorpène malaisien	
Escale du SNA Améthyste à Fujairah	P. 3
La longue marche du SNLE Le Terrible	P. 4
Des nouvelles du NSRS	P. 6
Minerve 40ème anniversaire	
Mémoire d'un ancien	P. 7
L'Inflexible, le dernier voyage	P. 8

Quand un sous-marin chasse l'autre... Au revoir l'Inflexible... Bienvenue au Terrible !!!



EN BREF



Vendredi 29 février, M. Emmanuel Sartorius, Haut fonctionnaire de Défense du ministère de l'Economie, des finances et de l'emploi, a effectué une visite de l'île longue en présence du vice-amiral d'escadre Yves Boiffin et du capitaine de frégate Bruno Nicol, commandant en second de l'île Longue.

Après avoir assisté à une présentation des forces océaniques stratégiques et visité un SNLE, M. Sartorius s'est rendu à Guenez où il a pu découvrir le chantier d'assemblage du futur missile M 51.

La délégation de M. Sartorius comprenait également le vice-amiral (2S) Michel Brière, le commissaire divisionnaire de police Eric Plaisant ainsi que le capitaine de frégate de réserve François Fouré.

Aspirant Sarah Cherion



(photographies crédit cfas air)

Luxeuil - 14 février 2008. Le VAE Yves Boiffin, commandant les Forces sous-marines et la Force océanique stratégique, et le GDA Paul Fouillard, commandant les Forces aériennes stratégiques, se sont réunis au centre de formation des équipages Mirage 2000N (CFEN) de l'escadron de chasse 02.004 - La Fayette - pour un moment unique.

En effet, l'amiral Boiffin, a pu mettre en pratique à bord d'un Mirage 2000N ses grandes connaissances de la mission nucléaire de la composante aéroportée acquises lors de ces trois années passées à la tête de la division Forces nucléaires de l'état-major des armées. Soleil au zénith et ciel dégagé de tout nuage, des conditions météorologiques optimales pour apprécier ce vol qui retraçait une mission opérationnelle de dissuasion. Ainsi les deux commandants de forces nucléaires, après un vol d'une heure trente environ, ont atterri ensemble sur la piste de la base aérienne. A l'issue, le Général Fouillard a pu recueillir les impressions de son compagnon de la dissuasion, particulièrement heureux d'avoir pu vivre cette expérience aéronautique.

Le patrimoine des forces sous-marines : serpent de mer ou réalité ?

Le patrimoine des forces sous-marines reprend la vue avant de refaire surface et de prendre la tenue de navigation au bâtiment D de l'ESNLE.

Avec le retrait du service actif de l'Inflexible, une page s'est tournée. Le SNLE M1 est mort ? Vive le SNG ! Cependant toute institution humaine digne de ce nom se doit d'honorer ses anciens et de connaître son passé afin de mieux appréhender la route à suivre et continuer à naviguer avec un peu plus de sécurité que par la méthode dite du « cap sur l'étrave ». C'est pourquoi pour remplir cette noble mission, des locaux ont été réaménagés dans le bâtiment D (comme entraînement) et baptisés « salles de tradition ». Séparé en deux zones, l'une consacrée à l'histoire de la force, l'autre au passé plus récent de la fost, cet espace n'occupe pas moins de 180 m². Bien qu'encore inachevé, il commence à avoir fière allure, avec ses vitrines de présentations des différents livres d'or, carnets de schémas ou consignes générales, ses mannequins, ses appareils de détection et autres appareils non

encore définitivement installés. Par ailleurs des documents rappellent que la vie sous-marine est très exigeante et ne pardonne aucune erreur. Le souvenir des disparus en mer est donc bien présent.

D'autres projets sont encore en gestation, tels que des présentations multimédias. Il est à craindre que la RGPP soit mise à mal à Brest car la place va bientôt manquer pour pouvoir accueillir dignement le patrimoine très riche que la force a pu accumuler en seulement un siècle d'existence.

Pourtant, et paradoxalement, ne manquent que les témoignages des événements, bien vivants pour le coup dans les mémoires des uns et des autres mais qui souffrent visiblement du syndrome du secret qui entoure les forces sous-marines. Il est en effet très difficile de retracer la vie des escadrilles et de la force d'une façon générale. Il est assez piquant de constater qu'au siècle du règne absolu de l'audiovisuel, nous n'avons pu recueillir que quelques photographies des différents événements qui ont jalonné la vie de nos unités et escadrilles ; ce constat s'appliquant également à l'état-major de notre père de Houilles.



Cette tribune est pour moi l'occasion de lancer un appel à témoins général. La mémoire collective est par essence l'affaire de tous. C'est pourquoi - moi, capitaine de frégate Marche, j'invite tout sous-marinier ou qui l'aurait été à se mettre en rapport avec mon équipe à Brest... » et à nous communiquer par tout moyen qu'il jugera utile les témoignages sur la vie de la force qu'il retiendrait.

Les forces sous-marines ont perdu quelques... casex mais, et le Président l'a encore récemment rappelé, elles représentent le socle à venir de notre politique de défense.

Faites que le patrimoine ne devienne pas un serpent de mer et capelle plutôt la tenue de surface, la discrétion légendaire des héros des profondeurs dut-elle en souffrir !

CF Pierre Marche

ESSAI DU « SCORPENE » MALAISIE

Le sous-marin de type Scorpene - Tunku Abdul Rahman - est arrivé à Lorient le samedi 8 mars 2008 pour ses essais en plongée profonde qui se poursuivront jusqu'au mois de juin.

Mis à flot en octobre 2007 à Cherbourg, ce bâtiment, long de 67,5 mètres et d'un déplacement de 1700 tonnes en plongée, est le premier sous-marin du contrat Scorpène Malaisie. Ce programme porte sur la livraison de deux unités réalisées en partenariat par DCNS et Navantia. Ces deux navires constituant la première force sous-marine mise en œuvre par la Malaisie, ce contrat comprend un important volet de formation des futurs équipages malaisiens. Les essais du - Tunku Abdul Rahman - sont conduits depuis début janvier 2008 par un équipage français sous le contrôle de CTF 622. Cet équipage a été formé par DCI/NAVFCO qui agit en tant que sous-traitant de DCNS, armateur et affréteur du sous-marin. Il est constitué essentiellement d'anciens sous-mariniers recrutés sous statut civil, encadrés par un état-major d'officiers des forces sous-marines en service détaché. Les forces sous-marines, à travers les divisions Entraînement de l'ESNLE et de l'ESNA, sont chargées de valider la documentation de conduite de ce sous-marin et la capacité de son équipage d'essai à le conduire en sécurité. Cette qualification se déroule en plusieurs phases, sur simulateur, à quai puis à la mer.



Armé par un équipage réduit de 33 personnes, le « Tunku Abdul Rahman » est un sous-marin fortement automatisé, en particulier pour la conduite de la propulsion et de l'usine électrique. En l'absence de Poste de Conduite Propulsion (PCP), l'ensemble des postes de quart est regroupé au niveau du PCNO, avec un seul rondier de quart appelé à intervenir localement dans les différents compartiments du bord. Cette conception innovante devrait être reprise notamment sur les programmes de sous-marins futurs destinés à la marine nationale. Le retour d'expérience issu de la conduite des sous-marins de type Scorpène est donc particulièrement intéressant pour les forces sous-marines.



A l'issue des essais dans le ZONEX Atlantique, le « Tunku Abdul Rahman » retournera vers son port de base, Cherbourg, pour y suivre une période de remise à niveau après essais. Il rejoindra ensuite à l'automne 2008 Toulon pour terminer

les essais du système de combat et se préparer au transfert officiel de pavillon prévu en janvier 2009. A partir de cette date, l'équipage malaisien devra progressivement s'approprier la conduite de ce sous-marin, avant de transiter au printemps 2009 vers son port d'attache, Kota Kinabalu, sur l'île de Bornéo. Ce sera l'aboutissement d'un défi technique et humain débuté en 2003, qui devrait trouver son prolongement dans l'approfondissement des relations opérationnelles établies entre les forces sous-marines malaisienne et française.

CF Lereculey

Commandant du Tunku Abdul Rahman

ESCALE DU SNA AMETHYSTE A FUJAÏRAH

En mer, le 22 mars 2008.

Du SNA « Améthyste » :

Après une longue attente devant Port Saïd suite aux mauvaises conditions météorologiques, un passage du canal de Suez très attendu par l'équipage le 1^{er} février puis une escale technique à Djibouti, l'« Améthyste » a rallié le nord de la mer d'Arabie. Trois semaines en immersion en eaux chaudes à tous points de vue : de nombreux contacts à l'origine de dizaines de « locator red », un passex avec la marine pakistanaise et en une escale à Fujairah, un des sept émirats arabes unis (E.A.U.). Protégé par d'imposantes jetées artificielles, le port de Fujairah n'avait jusqu'ici jamais vu accoster de SNA français.

Cette escale de trois jours a certes permis à l'équipage de se ressourcer et de profiter du mode de vie des E.A.U., notamment de Dubaï situé à seulement 1h30 de Fujairah. Mais cette escale est surtout l'occasion pour l'« Améthyste » de valider la venue d'un SNA en autonome et d'étudier les possibilités pour faire de ce port un point d'appui pour nos sous-marins. Fort de ses nombreuses infrastructures, le port en eaux profondes possède des capacités de soutien technique intéressantes. Sa situation géographique le rend particulièrement attrayant puisque Fujairah est situé sur la côte Est des émirats arabes unis E.A.U., permettant d'y accoster sans passer le détroit d'Ormuz dont le franchissement, qui constitue certes un bon entraînement, n'est pas des plus aisés et présente peu d'intérêt s'il s'agit uniquement de relâcher.



que celle du golfe arabo-persique, du détroit d'Ormuz et du golfe d'Oman, fait toute la valeur de ce point d'appui accessible moins de 3 heures après avoir fait surface. L'actualité internationale souligne régulièrement l'importance des déploiements en Océan Indien. Toute sa partie nord-ouest est le théâtre d'enjeux mondiaux où la France ne peut être absente. De février à mars, plus de huit bâtiments métropolitains (dont la Marne, le Jean Bart, le Guépratte, le Mistral, le Dupleix, le Cdt Bouan et le Cdt Ducuing) se sont relayés pour renforcer Alindien et ses forces prépositionnées ou pour soutenir la TF 150 participant à l'opération Enduring Freedom (O.E.F.). Pour l'Améthyste bien qu'ayant participé à plusieurs passex, c'est essentiellement dans un cadre national qu'elle aura été employée.

Cette escale s'inscrit également dans le cadre du resserrement des liens entre la France et les E.A.U. qui va conduire à court terme à développer une « base française de soutien de défense » dans ce pays. En complément des ports d'Abu Dhabi et de Dubaï situés à l'intérieur du Golfe arabo-persique, Fujairah pourrait devenir de ce point de vue un point d'appui pour nos SNA aussi important que celui de Djibouti.

Conscient de son rôle de précurseur, l'« Améthyste » a repris le 20 mars le large pour patrouiller à nouveau, tapi à l'affût du moindre contact. Sur le chemin de la métropole agrémenté de plusieurs passex avec des hélicoptères des E.A.U., puis avec le groupe du porte aéronef britannique « Illustrious », les relèves périscope se succèdent encore au rythme des réveils mosquées que des membres d'équipage n'ont pas hésité à ramener à bord...

La proximité de Fujairah avec une zone aussi stratégique

EV1 Pancrazi



(photographie CC Guillaume Huet)



(photographie CC Guillaume Huet)

La longue marche du « SNLE LE TERRIBLE »

« 100 ans, 10 ans, 1 jour » : c'était le slogan de ce 21 mars 2008 à Cherbourg, alors que la cérémonie de « lancement » du SNLE LE TERRIBLE se déroulait dans l'établissement de DCNS. Celui-ci avait ainsi fait les choses en grand et un effort (budget) considérable avait été porté sur la communication : grands écrans digitaux, affiches, exposition de maquettes mais aussi d'éléments de sous-marin et de sa construction comme une brèche ou encore la grande pince qui sert à la jonction des tronçons de la coque épaisse. Tout ce qui pouvait montrer l'étendu du savoir faire de l'industriel avait été exposé.

Alors qu'une semaine auparavant, le transfert « physique » du sous-marin sur marcheurs avait eu lieu, loin des regards médiatiques, la grande nef « Construction-Assemblage » du chantier Maxime Laubeuf avait été aménagée pour recevoir les quelques 3000 visiteurs de ce jour mais aussi, dès le lendemain, les familles des personnels de l'établissement et des marins de l'équipage d'armement.

Une cérémonie grandiose, qui rassemblait les plus hautes autorités civiles et militaires dans ce grand espace et qui aurait été quasi-parfaite si le vent trop violent n'avait pas empêché l'ouverture de la porte de la nef et la « révélation » du TERRIBLE sur le dispositif de mise à l'eau, surplombant la foule de son volume imposant.

Ce jour du 21 mars 2008 il y eut, bien sûr, et c'est ce que retiendront principalement les médias, un discours important du Président de la République sur la dissuasion et sur l'outil de Défense, en plein contexte des réflexions sur le livre blanc et la revue générale des politiques publiques.

Pour le site industriel de Cherbourg, ce transfert sur le dispositif de mise à l'eau marque surtout un tournant. C'est la première fois depuis le début des années 90 que la grande nef et sa petite sœur sont totalement désertes : le Barracuda est encore loin et beaucoup, dans cet établissement, ressentent ce vide.

Mais l'actualité est au SNLE LE TERRIBLE. Commandé en 2000, il est le premier SNLE à embarquer le missile M51 (56t contre 35t pour le M45). C'est ainsi toute la tranche milieu qui a été repensée, de l'implantation des organes et des circuits des tubes aux baies situées dans les deux coursives SAD. Le TERRIBLE est également doté du nouveau système de combat SYCOBS qui équipera également les Barracuda et les SNLE adaptés M51. Il comprend aussi un nouveau système global de navigation, doté de centrales inertiennes à gyrolasers, plus économiques et moins sensibles aux servitudes. Le système de surveillance de l'état acoustique du sous-marin est également totalement nouveau. Un régal pour les missiliers, les DSM et les SINmen. Les mécaniciens et les électriciens ne sont pas en reste : si extérieurement rien n'a changé au PCP (à part les écrans plats tactiles pour remplacer les traditionnels « Barcos »), il n'en va pas de même dans les armoires d'instrumentation de la machine, de la chaufferie ou encore de l'usine électrique : tout est nouveau et doit être testé. Ces changements sont encore plus flagrants dans le compartiment machine où des moteurs à courants alternatifs ont remplacés ceux à courant continu, où la fibre optique relie les « hubs » et les « switches » et où « l'instrum » se transforme désormais en informaticien capable d'implanter des « applicatifs » (logiciels) dans les organes de commande des vannes ou des moteurs. Il ne s'agit pas dès maintenant de donner un avis sur ces modifications et leur apparente fragilité : elles sont là et il va falloir les tester, se les approprier et vivre avec. Ceux qui ont fait des essais savent que ces périodes apportent leur lot de surprises inédites.

Ces modifications posent dès à présent de réels problèmes de compétences puisque, sans parler des missiles ou des DSM pour lesquels la nouvelle compétence est clairement identifiée, un patron usine électrique, un instrumentiste machine ou un opérateur SEA du TERRIBLE n'est pas interchangeable avec celui d'un autre SNLE. On pouvait penser être débarrassé, avec la fin des SNLE M4, des problèmes de maintien de doubles compétences sur SNLE, il n'en est rien.

Dans ce contexte d'un nouveau sous-marin en fin de construction, à la fois dernier de la série des SNLE type LE TRIOMPHANT mais aussi le premier de la série des « M51 », le rôle de l'équipage d'armement est essentiel. Tandis que l'industriel principal assume la responsabilité de l'exploitation du sous-marin jusqu'à la prise d'armement pour essai, il s'appuie largement sur l'équipage qui prend en charge progressivement la « conduite » des installations lorsque celles-ci sont achevées et les premiers démarrages réalisés. Parallèlement à cela, l'équipage suit le déroulement des essais via un long processus qui va de la critique du plan particulier d'essai à la mise par écrit de « remarques » sur les rapports d'essais et donne son avis tout au long du processus d'acceptation du sous-marin en liaison avec la DGA (UM COE), le bureau COE* de l'état major de la marine et la CPPE**. C'est en effet plus de 10.000 essais élémentaires qui vont être déroulés.

L'équipage doit également apprendre à maîtriser les nouvelles installations à travers les stages chez les fournisseurs ou les mises en route à bord. Ces compétences acquises sont une vraie richesse qu'il s'agit de pérenniser avec la rédaction des nouvelles consignes et plus tard, espérons-le, par l'affectation à l'école de navigation sous-marine de Brest de certains éléments de l'équipage.

Enfin, et c'est la première de ses missions, l'équipage doit se préparer à la prise en charge du sous-marin pour partir en essais et pour cela il doit s'entraîner avec les simulateurs existants qui ne tiennent pas nécessairement compte des dernières modifications.

Avec, pour tous les participants, l'objectif de l'admission au service actif à l'été 2010, la période des essais à la mer - un an et demi - va être une grande série d'expériences inédites. Et si le TERRIBLE représente pour tous une formidable aventure, il est également un immense défi avec de nombreuses incertitudes que représentent toutes ces nouveautés. La prudence naturelle du sous-marinier mais aussi son inventivité seront mises à rude épreuve.

CF Wilfrid PALAIS

Commandant adjoint navire du SNLE LE TERRIBLE

* projet coelacanthe = projet sous-marin

** CPPE : commission permanente des programmes des essais



(photographie CC Guillaume Huet)



(photographie fosit Cherbourg)



(photographie fosit Cherbourg)

DES NOUVELLES DU NSRS (NATO Submarine Rescue System)

Les essais du NSRS se poursuivent au rythme escompté.

Durant le mois de février, l'ensemble du système a été déployé sur le garde-côtes norvégien Harstad. Mobilisé à Faslane, le NSRS a rallié Bergen (Norvège) en affrontant une mer très forte qui, si elle a mis à mal les estomacs, a aussi prouvé la résistance des points d'ancrages et la viabilité des bâtiments susceptibles de le déployer.

A l'abri dans un fjord, le véhicule de secours a pu être mis à l'eau dans de bonnes conditions et a réalisé la quasi totalité des actions prévues au cours de cette campagne d'essais.

L'appontage sur un sous-marin norvégien posé sur le fond et une plongée à 610 mètres (profondeur maximale) ont été réalisés sans difficulté particulière.

Comme tout programme d'envergure, le NSRS devra met-



Mise à l'eau du véhicule sous-marin (photographie crédit DGA/COM)

tre à profit la période dite "de temps calme" qui succède à cette campagne d'essais pour pallier les petits défauts révélés et se présenter dans les meilleures conditions possibles à Brest dans un premier temps (essais des caissons hyperbares sur le BSAD Argonaute) puis lors de l'exercice Bold Monarch en mai / juin 2008 au sud de la Norvège.

CF François EM ALFOST



Le véhicule sous-marin SVR (photographie crédit DGA/COM)

MINERVE, 40ème ANNIVERSAIRE

Il y a 40 ans, le 27 janvier 1968, disparaissent 52 hommes à bord de leur sous-marin, la Minerve, dont l'épave n'a jamais été retrouvée.

Ces hommes étaient nos frères, nos semblables. Nous autres, sous-mariniers en activité, nous ne les avons probablement jamais rencontrés, mais pourtant nous les connaissons, car ils étaient semblables à nous et semblables à leurs anciens : c'étaient des sous-mariniers, passionnés par leur métier, dévoués au service, et surtout solidaires les uns des autres. Cette passion, ce dévouement, cette solidarité, ils l'ont vécue tous ensemble jusqu'au sacrifice de leur vie.

Après tant d'années, ce sacrifice n'est pas oublié. La tragédie de la Minerve, comme celle de l'Eurydice deux ans plus tard, reste durablement présente à nos esprits, pour au moins deux raisons.

La première raison, c'est que nous savons qu'un très grand nombre de dispositions techniques et de principes de mise en œuvre, sur lesquels reposent aujourd'hui notre propre sécurité, ont été élaborés à la suite de ces accidents ; ils l'ont été d'ailleurs de façon d'autant plus exhaustive et approfondie que, dans les deux cas que j'ai cités, il n'a jamais été possible de déterminer de façon sûre et précise le scénario du drame. Toutes les possibilités ont donc été envisagées et prises en compte. Si nous naviguons dans de meilleures conditions de sécurité aujourd'hui à bord de nos sous-marins, nous en sommes re-

devables pour une large part à ces hommes qui nous ont précédés dans ce métier difficile et exigeant.

La seconde raison, c'est que nous constituons une famille.

J'ai évoqué la solidarité qui unit si fortement les membres de l'équipage de sous-marin. J'ai pu vérifier à maintes reprises qu'elle dépassait largement le cadre très étroit de la coque épaisse, et qu'elle reliait l'ensemble de la population des sous-mariniers, au-delà des générations et même au-delà des frontières. Le succès de la journée annuelle du sous-marin, que nous organisons depuis maintenant cinq ans, en témoigne. Dans une famille unie, on n'oublie pas ses morts, et à cet égard je salue l'édification prochaine, près de la tour Royale à Toulon, d'un monument à la mémoire des sous-mariniers décédés en service. Cette solidarité doit également englober nos familles, ceux qui nous sont chers, et mes pensées vont vers les proches de l'équipage de la Minerve, à qui je souhaite dire que nous veillons sur le souvenir de nos camarades.



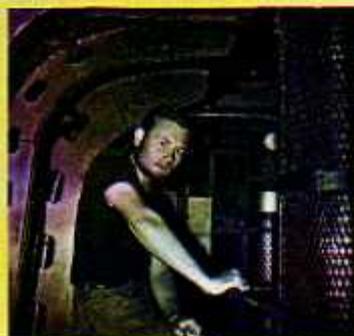
VAE Boiffin

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

Nous voici au 2^{ème} semestre de l'année 1969 et je suis toujours sur le sous-marin « Dauphin » et je ne dois pas tarder à finir mon affectation mais avant de quitter ce fier vaisseau qui doit aussi faire une refonte de son système de propulsion qui consiste à remplacer les moteurs diesel (qui entraînent toujours la ligne d'arbre pour la propulsion) par 3 groupes électrogènes de 710 KW. assurant à partir de cette date une propulsion dite électrique puisqu'à partir de ce moment, la propulsion devient vraiment électrique tandis que les groupes électrogènes ne servent qu'à recharger les accumulateurs. Le massif aussi est changé et il n'y a maintenant plus de découpe et la fosse de veille est maintenant en haut du massif (les veilleurs sont contents car ils se font moins rincer la G...).



Le poste de commande des Diesels (regardez le cran de pétrole)



Qu'elle est bonne cette cigarette après la plongée (Claude Rogel)

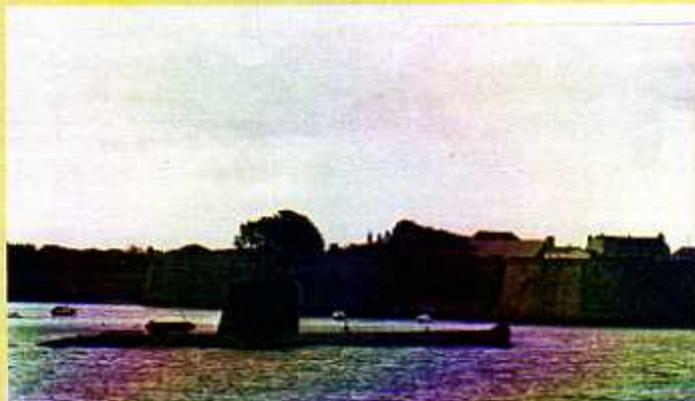
Au mois d'août, me voici reparti pour une autre marée et cette fois nous avons droit à quelques jours de détente sur la côte sud de l'Angleterre et c'est Falmouth qui a l'honneur (sic...) d'accueillir ce sous marin français. L'accueil en Angleterre est toujours aussi cordial même si ce sont nos ennemis héréditaires. Le patron du pont chargé de l'intendance en profite pour acheter divers vivres et vous pouvez voir que le 15 (et non le 31 du mois d'août) repartant de Falmouth nous nous sommes régalés avec de la langouste que vous allez voir sur les photos.



Voici le repas dans notre « caf » qui ne faisait que deux mètres de large et qui servait aussi de dortoir pour 13. Claude Rogel au fond.

Septembre 1969, après notre retour de Falmouth, dans le bloc K3 nous sommes surpris de voir que l'on installe sur la plage arrière du « Requin » ce que l'on appelle la « Valise » qui est un container fixé sur le pont et qui

permet d'embarquer un petit sous-marin (Propulseur) pour les nageurs de combat qui sortent du bord par le sas situé à l'arrière et vont donc prendre leur engin dans cette valise.



Voici la nouvelle silhouette des sous-marins type « Narval », ici le « Requin » devant la citadelle de Port-Louis.

Je débarque du « Dauphin » le 25 septembre 1969 et suis affecté pendant 2 mois à la 2^{ème} escadrille pendant lesquels nous pensions ma femme et moi acheter une maison près de l'étang du Ter à Lorient et avions prévu le jour du déménagement et même chargé le camion quand je reçois mon affectation pour... BREST sur un 800 Tonnes en construction ; la « SIRENE » aussi vous dire ma colère d'apprendre ça le jour de déménagement prévu, les meubles dans le camion qui au lieu d'aller faire 2 Kms en fait 150 pour me retrouver dans un logement du boulevard le plus bruyant de Brest (Montaigne) avec les ambulances qui n'arrêtent pas de passer, les pompiers et les camions qui démarrent au feu et font trembler les fenêtres, vraiment la joie.

J'embarque sur la « Sirène » le 25 novembre 1969 et ce bateau est en fin de construction dans une des alvéoles de l'ancienne base de sous-marins allemands au lieu dit Les Quatre-pompes. Je vous assure qu'après avoir fait 8 ans sur un type de bateau où l'on connaît le moindre tuyau ou vanne, c'est difficile d'arriver sur cet autre navire ou il faut tout réapprendre et heureusement les gars de l'équipage ont pour certains déjà fait ce type de bateau et il n'y a pas de problème pour mettre toutes les connaissances en commun. (Retrouver par exemple la B.J 0). Nous logeons sous les 6 mètres de béton quand nous sommes de service puis il nous faut embarquer la batterie sous les directives de l'Ingénieur mécanicien qui est Jacques DE ROUX mais j'aurai l'occasion d'en reparler au prochain épisode si vous le voulez bien.

Claude Rogel

L'INFLEXIBLE : Le dernier voyage



(Photographie crédit Le Marin)

Le 25 mai 1985, en présence de Mr François MITTERRAND, Président de la République, L'INFLEXIBLE appareillait pour sa première patrouille opérationnelle. En cette fraîche matinée du 14 janvier 2008, c'est une toute autre cérémonie, plus sobre et plus émouvante qui marque le départ de L'INFLEXIBLE vers son démantèlement. Avec la disparition du dernier des REDOUTABLE c'est aussi un long premier chapitre de l'histoire de la FOST qui se ferme.

La météo mauvaise, consent une éclaircie pour l'appareillage. Adieu l'île Longue, cap sur le goulet accompagné par les remorqueurs lancés en action, et salué par quelques familles embarquées sur un transrade. Dehors ça « piaule », et l'ESAC fait des cabrioles, il va falloir endurer jusqu'à tourner Ouessant.

Le bateau n'a pas pris une ride. Bien sûr, quelques appareils ont déjà été débarqués, la cambuse est quasi-vide et les poissons, reconvertis NG, ont déserté l'aquarium...l'équipage a eu la fierté de rendre à Cherbourg un bateau beau comme un sou neuf. Ça secoue, mais chacun est à l'ouvrage, les cuisiniers préparent les repas en dépit du roulis, le PCNO avec calme et rigueur assure la navigation, au PCP on règle ce qui seront les derniers tours d'hélice, en passerelle on compose avec les embruns ! Du travail de Pros ! Conversations tranquilles dans les coursives, ambiance seraine, L'INFLEXIBLE n'a pas changé.

Au petit matin le vent a forcé, la tempête fait rage sur Cherbourg, obligeant à jouer les prolongations devant la bouée CH1. En milieu d'après-midi, l'accalmie permet enfin l'accostage au poste H3, à quelques encablures du grand frère musée LE REDOUTABLE et du TERRIBLE en achèvement.

« Terminé barre et machines ». Fin du dernier voyage.

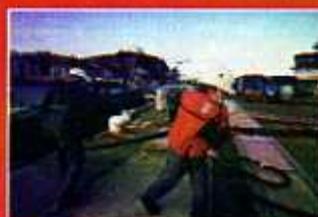
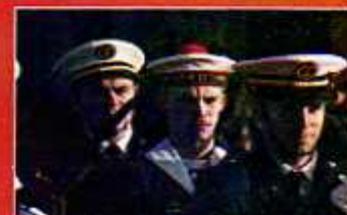
Quelques 23 ans plus tôt, sous mon commandement, L'INFLEXIBLE quittait Cherbourg pour commencer une carrière opérationnelle longue de 59 patrouilles.

Je débarque. Un grand merci à tous ceux qui m'ont permis d'accomplir ce dernier transit, et en particulier au CV LE GALL et à son équipage pour leur accueil chaleureux.

Adieu l'INFLEX !

Tu ne meurs pas. Les bateaux ne meurent jamais, ils restent vivants dans le souvenir des marins qui formèrent leurs équipages.

CA 2S André Métayer
Premier commandant de l'Inflexible



Directeur de la publication : VAE Yves Boiffin

Comité de rédaction : CV Jean-Marc La Marle – LV Sandrine Fourel – CC Vincent Tailliez – ASP Sarah Chérion –

Mjr Emmanuel Comble – Melle Valérie Kerdoncuff

Imprimerie : Repro ENSM/Brest

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

