

TOP LA VUE N°18

LE MAGAZINE DES FORCES SOUS-MARINES

Mai 2009

N° 18



Dans ce numéro :

L'EDITO DE L'ADJOINT	P. 01
En bref I	P. 02
IEL du Rubis	
Mission d'experts sous-marin en Malaisie	P. 04
Le Tunku Abdul Rahman en escale à Toulon	
Recherche d'engin explosif sur SNA	P. 05
Les forces sous-marines s'invitent à Paris	
Un sous-marinier français au cours commandement néerlandais	P. 06
Visite du président du Sénat	
Les CTM, acteurs essentiels de la Force	P. 07
Mobills in mobile	P. 08
Un forum des métiers Interactif	P. 10
Sous terre et sous les mers	P. 11
Sous-marinier en campagne...	P. 12
Rencontre franco-américaine	

L'EDITO DE L'ADJOINT

DE LA SECURITE A LA MAITRISE DES RISQUES

Les 7èmes journées sécurité sous-marins se sont déroulées à Brest les 11 et 12 mai. La salle comble de l'amphithéâtre témoigne de l'unicité des forces sous-marines. En effet, ce n'est là pas la moindre des vertus de ces séminaires que d'être une clé du décroisement entre escadrilles en favorisant par le brassage des idées l'émergence d'une communauté de méthodes et de savoir-faire en matière de sécurité de mise en oeuvre. Car, si la sécurité a toujours fait naturellement partie de la culture du sous-marinier, ce n'est qu'après la série des accidents de 1993/94 qu'ont été convoqués les premiers états généraux de la sécurité à bord des sous-marins. Le bilan de cette première édition prôna des évolutions profondes de nos méthodes d'entraînement, de nos consignes générales, de la gestion de nos ressources humaines, il fut repris dans un plan d'action beaucoup plus vaste étendu à la conception et à l'entretien des sous-marins, baptisé Suites Emeraude, dont l'application vient juste de s'achever.



Après une période de relative quiétude toutefois émaillée de quelques précurseurs - pour les FSM françaises s'entend car il ne faut oublier ni le Kursk ni le San Francisco - l'accident du Rubis en 2007 est venu nous rappeler brutalement que rien n'est définitivement acquis en matière de sécurité et que l'issue aurait pu en être dramatique. Les journées sécurité qui suivirent, il y a juste deux ans mirent l'accent sur l'approche du facteur humain. Elles donnèrent lieu à un plan d'action Suites Rubis et furent prolongées par un audit conjoint des instituts de médecine navale et de médecine aéronautique. Il convient désormais de donner un second souffle à ce plan d'action et de traduire en axes de progrès les recommandations de cet audit.

Enfin l'événement récent du Triomphant nous a montré que même lorsque les probabilités d'occurrence étaient infimes, même lorsque aucune défaillance matérielle ou humaine n'était à déplorer, l'accident pouvait survenir à tout moment sous la mer. Il nous faut donc être prêt en permanence, c'est alors l'expérience et l'entraînement qui font la différence, par les actions réflexes bien sûr mais surtout la capacité à appréhender l'évolution d'une situation dégradée et à rallier rapidement un état sûr.



Cela ne peut qu'inciter à l'humilité et à une vigilance extrême dans toutes nos activités de mise en oeuvre, opérationnelle, nautique ou technique, même et surtout les plus basiques, car rien n'est plus dangereux que l'excès de confiance ou la routine qui font insidieusement perdre de vue les fondamentaux, engendrent des dérives durables et finalement poussent à l'erreur ou la faute, qui, quelles qu'en soient les conséquences directes, finit toujours par rejaillir sur la crédibilité d'ensemble de la force.

Analyse des risques systématique, concertée et renouvelée - partage de l'expérience au travers des boucles de remontée d'information et des différents dossiers supports - évolution réactive des consignes, des modes opératoires et de la formation - entraînement normalisé de qualité - sont les facteurs déterminants d'un haut niveau de sécurité impératif pour fonctionner avec confiance et efficacité. En trente ans de carrière sous-marine, j'ai pu mesurer les immenses progrès que la rigueur attachée au nucléaire nous a permis de réaliser dans tous les domaines de la sécurité mais des marges de perfectibilité restent à conquérir pour tendre vers une véritable maîtrise globale des risques. La richesse des réflexions issues de ce séminaire va sans aucun doute y contribuer.

CV Bernard Depardon



EN BREF

Le Vice-amiral d'escadre Jean-François Baud a rencontré le 4 mars à Brest seize jeunes de la préparation militaire de Nevers, sa ville natale.

Alfost a félicité les bacheliers pour leur démarche volontaire de découverte et d'immersion de plusieurs jours au sein de l'institution militaire. L'amiral a pu à l'occasion de cet échange leur présenter les sous-mariniens en insistant sur la passion, l'esprit de cohésion et les valeurs humaines qui les animent.

Plusieurs d'entre eux ont d'ores et déjà manifesté leur désir d'intégrer la Marine Nationale.

Des vocations pour les bateaux noirs naîtront peut-être suite à ce bref passage à Brest !

EV2 Hervé Dossmann



De retour en presque île le 28 mars 2009 pour y célébrer son 35^{ème} anniversaire, la promotion EN 1974 emmenée par le VAE Launay major général de la marine a fait escale à l'île Longue pour y visiter les SNLE stationnés - « Le Téméraire » et « Le Terrible » - avant de poursuivre son pèlerinage à l'École Navale. Certains eurent la révélation d'un monde insoupçonné, d'autres purent mesurer le chemin parcouru depuis le M20 de leur jeunesse mais tous furent profondément impressionnés par la puissance, la vitalité et la confiance qui se dégagent d'un outil de dissuasion en constante évolution.

CV Depardon - Adjoint FOST (EN 74)

IEL DU RUBIS—ENFIN DE RETOUR A TOULON !

Le SNA Rubis a franchi à Brest le cap des 25 ans de son admission au service actif, au cours d'une Indisponibilité pour Entretien de Longue durée (IEL). Les échéances d'entretien imposées depuis sa précédente IPER en 2001, la jeunesse de son cœur et la conjoncture particulière de l'entretien de la flotte ont déterminé à cette occasion un périmètre de travaux original.

Conduit avec un rythme soutenu, ce long déploiement à Brest a été une aventure humaine autant que technique.

IEL à Brest : une période d'entretien originale,

Le respect des échéances calendaires militait pour que le « Rubis » débute sa quatrième IPER à Toulon en 2007 mais ce choix ne pouvait être retenu pour plusieurs raisons. Cet arrêt technique majeur (ATM) coûteux aurait été trop proche de sa date prévue de désarmement en 2012 et serait intervenu trop tôt en revanche pour lui permettre de durer jusqu'en 2017, et d'assurer ainsi le tuilage avec le « Suffren ». Une étape intermédiaire s'avérait donc nécessaire pour pouvoir statuer de la faisabilité de cette prolongation à 35 ans incluant une expertise approfondie de la coque du Rubis avant d'étendre cette réflexion aux autres SNA. En outre, le cœur embarqué lors de l'IPER de 2001 réserve encore du potentiel jusqu'en 2012, rendant inutile son changement. La modification du système de combat (TILAT et M-SNA) n'étant pas encore financée, seule la mise à niveau des transmissions a été programmée. Enfin, le talonnage survenu quelques mois avant son arrêt technique a ajouté les travaux de rénovation de la zone avant au nombre des interventions sans modifier l'enveloppe globale du planning.

La localisation à Brest de la période d'entretien a été déterminée par la conjonction de plusieurs ATM de SNA (IPER du Saphir, IEL de l'Emeraude) mais aussi par l'arrêt du porte-avions qui limitait la disponibilité du chantier toulonnais dans le domaine nucléaire.

Dans cet intervalle, Brest connaissait par ailleurs une plus faible activité depuis la fin de l'IPER du Téméraire et avant celle du Vigilant. Même si ce n'était pas la première fois qu'un SNA venait suivre une période d'entretien à Brest, cette IEL constituait tout de même le premier transfert de responsabilité de SNA entre la Marine et DCNS Brest.

Ce fut aussi le premier entretien majeur de SNA dans le berceau du Bassin 8, infrastructure récente normalement dédiée aux IPER de SNLE. Plus que la qualité des servitudes, la configuration des lieux, la proximité des bureaux de l'équipage avec ceux de DCNS participent grandement à améliorer les conditions de travail et l'efficacité de tous.

Du contrat à la réalité !

Le Rubis a accosté à Brest en juin 2007 mais les travaux de démontage ont commencé le 3 septembre et le transfert de responsabilité de la marine vers DCNS a eu lieu le 15 octobre 2007. Le transfert retour s'est opéré le 17 mars 2008. Le premier jalon important de la reprise d'activité aura été la première divergence réalisée le 15 mai. Les remontages ne se sont réellement achevés que quelques jours avant la sortie de bassin effectuée le 30 mai. Le mois de juin a ensuite été consacré à la validation des installations et aux essais à quai. L'allumage d'essai, plusieurs fois reporté aura néanmoins coïncidé avec l'achèvement de plan d'actions non moins prioritaires (lignage des circuits, mise en configuration définitive des compartiments, embarquements des charges...). L'investissement de l'équipage a été total et prolongé dans la durée particulièrement pour des compartiments difficiles comme le CTA. A force d'initiative et de persévérance, la machine endormie depuis près d'un an a pu être relancée. L'allumage d'essai a été réalisé le 18 juillet et la plongée statique le 19 juillet. Les essais ont ensuite été conduits au cours de l'été, à l'occasion de 5 sorties successives. Divers aléas et retards de planning n'ont pas épargné le « Rubis » et le calendrier final aura accusé un retard d'un peu plus de deux mois, mais la disponibilité a finalement été prononcée le 3 octobre.

L'homme, au centre de la problématique de l'entretien

La marine a investi un équipage de sous-mariniers dont la taille et la définition a évolué au fur et à mesure de l'avancement de l'IEL. Le Rubis a tout d'abord été conduit à Brest pendant l'été 2007 par l'équipage en charge, puis cet équipage a été progressivement réduit et transféré vers les équipages du Saphir qui montaient alors en puissance au cours de l'IPER. Conformément aux spécifications du contrat, la marine a apporté son soutien à la maîtrise d'œuvre en participant au gardiennage du sous-marin, tout au long de la période sous responsabilité DCNS. Un noyau d'une vingtaine de personnes a constitué également une équipe d'assistance à la maîtrise d'ouvrage pour appuyer le SSF dans le suivi des travaux et la conduite des installations. La création du nouvel équipage du Rubis n'est intervenue que le 18 février 2008 sur la base d'un équipage de la Perle, qui rentrait de patrouille moins de deux mois auparavant. L'entraînement nécessaire à un nouveau départ en cycle ne pouvant s'achever que fin mars, et le transfert de responsabilité devant être effectué entre temps, c'est un détachement de l'un des équipages de l'Emeraude alors en IEL qui a assuré la transition pendant un mois.

Le nombre des intervenants qui se sont succédés pour accompagner le « Rubis » au cours de son long entretien témoigne du souci de ne pas mobiliser durablement nos équipages sur de telles périodes d'entre-

tretien, compte tenu de la nécessaire préservation des qualifications. La délocalisation de l'équipage à Brest pendant plus de six mois a nécessité également la mise en place de moyens de soutien particuliers. Les horaires du chantier qui a régulièrement eu recours au passage en deux-huit voire en trois-huit, ont contraint les secteurs à maintenir un rythme soutenu et à faire preuve d'autonomie autant que de souplesse dans la planification des journées. Enfin, la nature et l'ampleur de certains travaux, ont enrichi le savoir-faire technique autant qu'elles ont favorisé la cohésion de l'équipage, qualités si précieuses pour la conduite opérationnelle de nos SNA.

Changement d'équipage

Après son retour dans le cycle opérationnel le Rubis entre en IE courte de 3 semaines à Brest. C'est ainsi que le Rubis bleu a pris la suite officiellement le 9 octobre et débuté une nouvelle série d'essais dans le zonex atlantique.

Vers de nouvelles missions !

Nous pouvons rendre un vibrant hommage aux marins du Rubis pour leur travail, leur ténacité et leur dévoue

ment dans des conditions difficiles et séparés de leur famille pendant des mois. Les forces sous-marines sont heureuses de voir de nouveau le Rubis naviguer et nous lui souhaitons bon vent pour les années de service actif qu'il lui reste à effectuer...

CF Frank Bestard, CDT Rubis rouge
Aspirant Gwenaëlle Foin



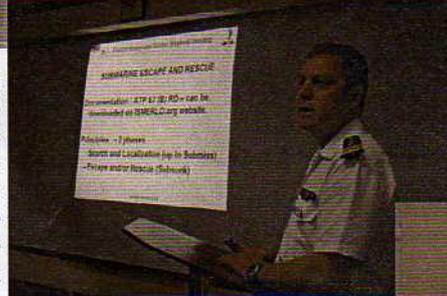
L'équipage rouge du Rubis : photo équipage



Le Rubis en plongée statique le 19 juillet : photo équipage

MISSION D'EXPERTS SOUS-MARINS EN MALAISIE

Le 15 décembre 2008, une délégation de la marine nationale s'est envolée vers la Malaisie pour une semaine de travail afin de conseiller la Royal Malaysian Navy dans la préparation du transit du Tunku Abdul Rahman, l'accueil du sous-marin à partir de l'été 2009 et la mise en place de tous les moyens nécessaires au contrôle et à l'entretien d'une sous-marine (base opérationnelle, école de formation ...). L'Amiral adjoint de la FOST, le CV Depardon, était accompagné, pour cette mission, de l'officier chargé du soutien export à ALFOST, le CF Delhomme ainsi que d'un officier de l'EMO, le CF Binois, qui a présenté les moyens de sauvetage et le SMER.



la Marine Nationale et de préciser les moyens de soutien demandés par la RMN pour le transit : BSR pour le franchissement du canal de Suez, frégate d'accompagnement jusqu'à Djibouti...

La délégation, guidée par les deux officiers coopérants français présents sur place, a pu s'entretenir avec le Major Général de la marine malaisienne, le vice amiral Dato Noordin. Ce dernier a constaté avec satisfaction le bon état d'avancement des différents projets.

Rendez-vous est pris fin de l'été 2009 pour l'arrivée à Port-Kelang du Tunku Abdul Rahman.

Aspirant Gwenaëlle Foin



Cette mission s'est déroulée à Kuala Lumpur et Lumut et a permis aux deux marines de s'accorder sur un projet établissant le cadre du contrôle du Tunku Abdul Rahman par

LE TUNKU ABDUL RAHMAN, SOUS-MARIN MALAISIE EN ESCALE A TOULON

Le 27 janvier dernier était organisée, à Toulon, la cérémonie d'admission au service actif du premier sous-marin de la marine malaisienne : le Tunku Abdul Rahman. Après plus d'un an d'essais à Cherbourg puis Lorient, le sous-marin a rejoint le port méditerranéen début janvier.

Pour cet événement, le CEMM malaisien, l'Amiral Aziz, était présent ainsi que le nouveau Président de DCNS, Monsieur Boissier. La marine nationale était représentée par l'Inspecteur Général de la Marine, l'Amiral Pénillard. CECMED et ALFOST, dont l'état-major est fortement impliqué dans le programme Soumalais, étaient également présents.

La cérémonie a débuté à 10h00, sous un beau soleil. Après l'arrivée des autorités, Monsieur Boissier a rappelé les différentes étapes du projet Soumalais, la signature du contrat pour la construction de deux sous-marins par le consortium DCNS/NAVANTIA (le Tunku Abdul Rahman assemblé à Cherbourg et le Tun Razak en Espagne), la formation des deux équipages et de toutes les fonctions soutiens confiée à NAVFCO... L'Amiral Aziz a remercié les entités qui ont permis la réussite du projet. La marine nationale, et surtout les forces sous-marines dont le soutien technique, humain, juridique ne s'est jamais



démenti au long de ces quatre années, étaient particulièrement à l'honneur.

Les 31 membres de l'équipage du sous-marin étaient très émus et fiers du travail accompli, à terre et sur le sous-marin école Ouessant. Le CDR Zulhelmy, commandant du Tunku Abdul Rahman, et son équipage passeront plusieurs mois à Toulon afin de prendre en main leur sous-marin, d'apprendre à naviguer ensemble et de recevoir le certificat d'aptitude qui leur sera remis par NAVFCO.

La Division Entraînement de l'ESNA participera activement à cette phase de work-up en organisant une MEC (Mise En Condition) de 3 semaines en juin.

Le 2 juillet prochain, le Tunku Abdul Rahman appareillera à destination de Port-Kelang en Malaisie. Un transit de plus de deux mois via le canal de Suez pendant lequel des escales sont prévues à Djeddah, Djibouti et Cochin. Le contrôle opérationnel du sous-marin sera assuré par CTF622 tout au long du trajet. Le 26 août 2009, le premier sous-marin malaisien rejoindra son pays, événement qui donnera lieu à une cérémonie solennelle.

Aspirant Gwenaëlle Foin

Aspirant Gwenaëlle Foin

RECHERCHE D'ENGIN EXPLOSIF SUR SNA



Mardi 31 mars, une équipe cynophile du GFM Toulon (CYNEXPLO) est venue à bord du SNA « Emeraude » avec un chien dressé à chercher des substances explosives.

Cette première sur SNA a permis de réaliser quelles seraient les contraintes pour faire travailler une équipe CYNEXPLO en milieu confiné qu'est le SNA pour

un chien en cas d'alerte à la bombe.

La principale contrainte a été de faire descendre le maître-chien avec son berger-allemand harnaché sur son dos par le panneau d'accès tranche C, alors que le carénage de descente du panneau était retiré. Une fois à bord, le chien a pu effectuer son travail de recherche sans paraître nullement perturbé et aller renifler les principaux compartiments des tranches Charlie et Delta.

Une deuxième étape consistera à introduire à bord d'un SNA de la matière synthétique similaire au niveau olfactif à de l'explosif et à faire intervenir les chiens du GMF Toulon pour qu'ils trouvent le produit incriminé. Le GFM étant demandeur d'un tel exercice, ceux-ci auront vocation à être généralisés, ce qui permettra - en cas d'alerte réelle à la bombe - de disposer d'atouts supplémentaires pour la recherche d'un colis piégé.

CC Brochard
Officier PRODEF de l'ESNA



LES FORCES SOUS-MARINES S'INVITENT A REIMS

Dans le cadre de la politique de recrutement, deux représentants des forces sous-marines, le PM Andrieux pour les SNLE et le SM Breyer pour les SNA, ont fait escale à Reims.

Agréablement accueillis par l'équipe du CIRFA, ils ont pu témoigner de leur expérience au sein des forces sous-marines devant un public nombreux et attentif.

La projection d'un film réalisé à bord d'un SNA, suivie d'un échange ouvert entre les intervenants et le public a permis de mieux faire connaître à une population éloignée de ce corps, les spécificités de la vie à bord de nos bateaux et les différents métiers que l'on y trouve.

Le travail réalisé par le PM Ethuin et son équipe du CIRFA Reims a permis aux futurs potentiels candidats de s'immerger quelques heures dans ce monde de sous-marinier et de faire naître, espérons le, des vocations.

La contribution des différents cabinets des forces sous-marines a également permis une ouverture plus large au public. Nous remercions donc les cabinets ALFOST, ESNLE et ILE LONGUE de leurs efforts et des supports mis à notre disposition.



PM Franck Andrieux

UN SOUS-MARINIER Français AU COURS DE COMMANDEMENT NEERLANDAIS



Le CC Philippe Naudet, officier inséré auprès de l'état-major des forces sous-marines britanniques à Faslane, a participé à une partie du « Perisher » néerlandais. Il s'agit de l'équivalent de notre « cours commandant », qui forme les futurs pachas de SNA.

Le « Perisher » se déroule aux Pays-Bas du 19 janvier au 15 mars et alterne cours à terre et semaine à la mer (en milieu de formation). Le CC Naudet a eu la possibilité d'intégrer ce cours grâce aux accords passés entre le Royaume-Uni et les Pays-Bas. Ce cours forme les futurs commandants néerlandais mais également plusieurs officiers étrangers (voir photo) dont un américain, un canadien, un australien... La marine française accueille elle aussi parfois des marins étrangers à ses « cours commandants » qui se déroulent deux fois dans l'année à Toulon et en mer.

Aspirant Gwenaëlle Foin

VISITE DU PRESIDENT DU SENAT A LA FORCE OCEANIQUE STRATEGIQUE



Le mercredi 25 février 2009, le Président du Sénat, monsieur Gérard Larcher, accompagné de l'amiral Pierre François Forissier, chef d'état-major de la Marine était à Brest.



A cette occasion, il a visité le centre opérationnel de la force océanique stratégique et s'est ensuite rendu à l'Île Longue pour visiter un SNLE et les installations à terre qui vont recevoir le missile M51.



R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E



LE PRÉSIDENT

Monsieur le Vice-amiral d'Escadre
Jean-François BAUD
Commandant de la FOST
CC 500
29240 BREST CEDEX 9

Paris, le 2 mars 2009

GL/TF/le/CD09-580

Amiral,

Je tiens à vous remercier pour la visite que vous avez organisée de la base des SNLE de l'Île Longue. Les nombreuses informations et explications que vous m'avez présentées m'ont permis de mieux appréhender le contexte stratégique et technologique de la force de frappe française dans sa situation actuelle ainsi que dans son avenir proche.

De même, votre présentation de la sous-marine, qu'elle soit classique ou nucléaire, a retenu mon attention d'autant plus qu'elle fut complétée par votre présentation des principales forces sous-marines étrangères.

Par vos analyses, vous m'avez permis de mieux apprécier l'extraordinaire effort que le pays a fourni depuis plus de quarante ans pour se doter de l'atout nucléaire qui garantit l'indépendance de la France et consolide sa place de grande nation.

Cette journée demeurera pour moi un moment privilégié car elle m'a permis de constater que la FOST était devenue un instrument perfectionné et fiable au service de la politique de la France dans le monde, une politique fondée sur le maintien des équilibres stratégiques.

Je vous prie d'agréer, Amiral, l'expression de ma parfaite considération.

Gérard Larcher
Gérard LARCHER

LES CTM ACTEURS ESSENTIELS DE LA FORCE



Le 16 janvier à Sainte Assise



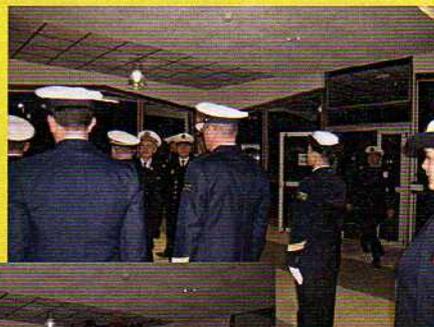
Le vice-amiral d'escadre Jean-François Baud, commandant des forces sous-marines et de la force océanique stratégique, accorde une importance toute particulière aux contacts humains et professionnels directs avec l'ensemble des équipages de la FOST, qu'ils accomplissent leurs missions à terre ou sous la mer. C'est dans cette optique, que le patron des sous-marins français vient de visiter plusieurs centres de transmissions de la marine (CTM), dédiés à la mise en œuvre de la politique de dissuasion de la France.

A Rosnay lors de l'inspection générale

La première de ces visites a eu lieu en décembre dernier au CTM de Rosnay, dans l'Indre. Ce déplacement a permis au chef de la FOST de manifester fortement l'attachement profond et sincère qu'éprouvent tous les sous-marins envers les équipages de leurs sites de transmission, acteurs essentiels de la Force.



Le vice-amiral d'escadre Jean-François Baud a donné à cette rencontre une tonalité résolument humaine et chaleureuse, à laquelle ont été sensibles les 200 civils et militaires embarqués à bord du « sous-marin de la Brenne ». Il poursuit actuellement cette tournée des CTM de la FOST avec le même souci d'optimiser à la fois l'efficacité des systèmes et les conditions de vie des membres d'équipage et de leurs familles.



La qualité et la compétence des équipages de Rosnay, France Sud, Sainte-Assise et Kerlouan, représentent des atouts maîtres pour l'accomplissement des missions décisives que l'Etat confie à la FOST.

LV ® Boyer



MOBILIS IN MOBILE

Intituler un article de la devise du *Nautilus* de Jules Verne, voilà qui ne devrait pas tellement surprendre les lecteurs avisés de *Top la vue*. En effet, la *mobilité dans un élément mobile*, est bien le propre de l'activité des sous-marins ; mais dans le cas présent je pense que cette maxime pourrait tout aussi bien s'appliquer à l'expérience que j'ai vécue pendant trois mois en tant que stagiaire au sein des forces sous-marines.

Mais tout d'abord, un bref retour en arrière s'impose. En postulant pour un stage au sein des forces sous-marines, le simple étudiant que j'étais, décidait alors d'abandonner provisoirement ses business plan, analyses financières et autres plans de marketing stratégique, pour découvrir un milieu qui lui était alors totalement étranger.

C'est ainsi que je débarquais à Brest par un jour (légèrement) pluvieux, avec en tout et pour tout, un bagage limité à quelques notions de géopolitique sur la dissuasion, des références cinématographiques éculées telles que *USS Alabama* ou *A la poursuite d'Octobre Rouge*, et surtout une impression de très grande opacité et de mystère entourant ce milieu.

Qu'il semble loin le jour où, seule personne habillée en costume au milieu des T 34 (dont je peinais alors à distinguer les grades), je découvrais l'Etat-major de la FOST !

Mais très rapidement, j'ai pu bénéficier de l'opportunité unique qui m'était offerte de découvrir toutes les facettes de la composante sous-marine de nos Armées. De Brest à Toulon, des SNA aux SNLE, que de découvertes, rencontres et déplacements mémorables en si peu de temps ! Dire que ce stage aura été enrichissant est un doux euphémisme.

En effet, comment oublier la première fois que j'ai débarqué sur l'île Longue pour embarquer sur SNLE, ma première plongée à bord du *Téméraire*, ou le fameux bol d'eau de mer bu à la profondeur P ? Comment oublier le séjour sur le *Rubis*, ce vénérable SNA au confort plus précaire où, ayant enchaîné les prises d'assiette à +15, -15, les remontées en IP, et les reprises de vue sur périscope, je comprenais enfin pourquoi j'entendais si souvent s'appliquer aux équipages de SNA, le qualificatif de « cowboys » !

Comment ne pas être frappé par la complexité et la formidable ingénierie déployée à bord des sous-marins, qui n'a vraiment d'égale que le très grand niveau de technicité des équipages ? Quelle sensation fascinante que de voir des équipages manier des engins d'une telle complexité, véritables concentrés de toutes les technologies existantes en matière de propulsion, de chaufferie nucléaire, de pyrotechnie etc.... et ce, dans un espace confiné et parfois oppressant.



Résumer en quelques lignes une expérience aussi dimensionnante relève de l'exercice périlleux. J'en retiens avant tout l'impression permanente que, dans ce milieu si secret pour l'observateur extérieur, les notions de temps-mort ou de refus de l'obstacle sont bannies du vocabulaire au profit d'une remise en question permanente des connaissances et des méthodes.

Si je n'ai pas réussi à devenir complètement bilingue dans la langue des bigrammes propre aux sous-mariniens, j'ai pu découvrir, au-delà des singularités linguistiques une atmosphère et une passion partagée par tous, du matelot à ALFOST.

A mon sens, la devise de la Marine Nationale ne peut rester en l'état : si Honneur, Patrie, Valeur et Discipline reflètent parfaitement l'état d'esprit des marins et des sous-mariniens, cette devise devrait être complétée par le mot Passion, sentiment qui les anime chaque jour dans leur travail.

Avec quelques semaines de recul, et alors que je replonge dans les problématiques commerciales et financières propres à mes études, je profite de ces quelques lignes pour une nouvelle fois remercier vivement ALFOST et l'ensemble des mes interlocuteurs durant ces 3 mois, d'avoir su si bien me communiquer cette passion qui les anime. Ces trois mois de stage à l'Etat-major m'auront véritablement laissé des souvenirs insubmersibles, que ce modeste témoignage ne traduit qu'imparfaitement.

François Serot Alméras
Stagiaire HEC

UN FORUM DES METIERS INTERACTIF

Le CIRA participait pour la seconde fois au Forum des Métiers organisé par la ville de Saint-Cyr-sur-Mer le vendredi 20 mars 2009 à l'Espace Provence.

Des organisateurs satisfaits

Les organisateurs, responsables de la structure Information Jeunesse de la ville, ont mis un point d'honneur à ce que les différents secteurs professionnels présents au forum offrent une animation, de l'interactivité aux visiteurs afin de leur permettre de mieux visualiser et d'appréhender plus aisément les métiers. Autrement dit,

mieux vaut une bonne démonstration qu'un long discours prononcé derrière une banque d'accueil.

Des visiteurs choyés

Les visiteurs ont ainsi eu l'occasion de se faire masser sur le stand des kinésithérapeutes, maquiller par les professionnels de la Beauté, de s'essayer au photo montage dans les ateliers Image et Son... sans oublier le passage au stand CIRA où les jeunes ont pu exercer leurs capacités auditives en tentant de reconnaître dix sons enregistrés sous la mer (dauphins, orage, gofast,

sous-marin...). Le diplôme « d'apprenti oreilles d'or » remis à chacun des participants à l'issue de l'animation couronnait la participation de chacun des visiteurs à ce mini test audio.

Des échanges fructueux

Les stands étaient regroupés en 11 pôles d'activité, rassemblant quarante intervenants professionnels, écoles et centres de formation. Les visiteurs ont pu se renseigner sur les formations et les compétences liées à l'emploi de leur choix ainsi que sur les conditions spécifiques briguées par chacun des em-

Ployeurs. Les professionnels présents ont transmis leur savoir-faire en expliquant leurs parcours, leurs expériences mais aussi les contraintes et plaisirs liés au métier.

Echanges fructueux donc avec la visite de plus de trois cents visiteurs.

CC Marie-Laure Masson

Une interactivité efficiente

Les élèves sont repartis du Forum heureux de leurs expériences et satisfaits d'avoir pu partager la passion des métiers avec les professionnels présents. Certains y ont même trouvé leur vocation...



Stand des «Oreilles d'Or» du CIRA



Le Major de la Saussay fait partager son expérience d'analyste



Joris, 16 ans, élève de troisième à Saint-Cyr-sur-Mer « J'ai reconnu sept sons sur dix sur le stand des Oreilles

d'Or. Je souhaite m'engager dans l'armée. J'hésitais jusqu'à présent entre la marine et l'armée de l'air, ce forum m'a offert une possibilité d'orientation intéressante. Je suis intéressé par l'ouverture de l'école des mousses en septembre prochain et je compte présenter ma candidature. Je n'ai aucune formation professionnelle particulière mais le collège ne m'enchant plus guère et je suis très attiré par les valeurs de l'armée. J'aimerais embarquer et travailler sur les navires de la marine. J'espère que l'école des mousses me permettra de naviguer et d'acquérir des compétences pour exercer un métier à la mer... ».



Les filles aussi étaient présentes en nombre sur le Forum et une fois de plus, elles n'ont pas démerité, à

l'image de Charlotte, 15 ans, élève de troisième de Saint-Cyr-sur-Mer, qui a obtenu le meilleur score de la journée avec 10/10 au test audio des Oreilles d'Or. « Je fais de la plongée l'été et j'aime tout ce qui touche au monde sous-marin, mais je ne me vois pas dans un sous-marin, cela m'impressionne trop et de toute façon les femmes ne peuvent pas devenir sous-marinier. Pour ce qui est de la surface, je ne pourrais pas partir plusieurs mois loin de ma famille. Je suis trop attachée aux enfants. D'ailleurs, j'aimerais devenir auxiliaire puéricultrice ».



Gwénaél, 15 ans, élève de troisième à Saint-Cyr-sur-Mer est tout aussi enthousiaste sur son avenir professionnel : « Je suis originaire de Cancale et j'ai toujours aimé le monde de la mer. J'admire particulièrement les marins pêcheurs et les militaires qui travaillent pour la Marine nationale, mais je préfère me diriger vers des études de commerce. Plus tard, j'aimerais vivre à l'étranger et faire du business... »



Aurélien, 15 ans, élève de troisième à Saint-Cyr-sur-Mer est quant à lui un peu plus renseigné sur la Marine nationale puisque son père est cuisinier au sein de l'institution Il apprécie particulièrement l'esprit d'équipe qui y règne et aime les missions qui sont confiées à la Marine, même si il ne souhaite pas pour le moment s'y engager : « Cela doit être passionnant de vivre dans un sous-marin au fond de la mer, mais je ne sais pas si j'arriverais à cohabiter dans un espace restreint. Pourtant ce métier me paraît être indispensable pour maintenir et assurer l'ordre et la paix dans le monde ». Aurélien souhaite s'orienter vers le métier d'informaticien.

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

Parlons maintenant du premier sous-marin nucléaire français qui continue ses essais et qui est déjà venu à Brest en Août 1969 ou il était accosté entre le bâtiment « Henri Poincaré » et les escorteurs de l'Escadre de l'Atlantique. C'est un bâtiment qui fait 128 Mètres de long, 10,60 m. de large, qui a un déplacement de 7500 Tonnes en surface et 9000 Tonnes en plongée et un tirant d'eau de 10 Mètres. Il est bien sûr mû par un réacteur associé à un système de propulsion à vapeur, il est armé de 16 missiles à tête nucléaire et de quatre tubes Lance Torpilles pouvant expulser soit des torpilles soit des Exocet SM 39. Ses équipages puisqu'il y en a deux (le Rouge et le Bleu) sont composés de 135 personnes triées sur le volet et commandées par un Capitaine de Frégate. C'est le Capitaine de Frégate Louzeau que j'ai connu à Lorient en 1963 alors qu'il commandait le sous-marin de 1200 Tonnes « Dauphin » qui a l'honneur de commander l'équipage Bleu du premier sous-marin nucléaire français. (Associé au C.F. Bisson pour l'équipage Rouge).

Donc à l'Île Longue il me faut faire mes mouvements d'embarquement ainsi que les papiers nécessaires pour l'obtention du sésame permettant l'accès non seulement dans les différentes zones mais aussi à bord du « Redoutable » qui est maintenant au bassin et prépare activement son premier départ en patrouille de dissuasion. La première fois que je suis descendu à bord, j'ai été complètement perdu puisque je venais d'un sous-marin de 800 Tonnes ou l'on allait de l'avant à l'arrière par une seule coursive centrale alors qu'ici la longueur est deux fois supérieure et il y a 3 ponts.



Le Redoutable en mer

Mes premiers jours à l'Île Longue se passent d'une façon assez monotone puisqu'il me faut tout apprendre en particulier les tranches qu'il y a sur ce bateau, puis c'est au tour

des bigrammes en particulier les KE pour la distribution électrique, KM pour les mécanos, KR pour la conduite réacteur, TH pour la distribution d'huile etc.... Nous descendons à bord pour mettre en pratique ce que nous apprenons sur les plans et nous regardons l'O.T.E (Organigramme Technique d'Entretien) qui nous indique les opérations de maintenance à faire au bout de telle ou telle patrouille. Personnellement, je suis chargé des BK (Encore un bigramme) c'est à dire des groupes convertisseurs 400 Hz.

A propos de ces groupes, j'ai eu un problème car il nous fallait remplacer un roulement mais au démontage je me suis aperçu que l'extracteur de roulement à 3 branches que nous avions dans notre outillage ne permettait pas de le retirer dans de bonnes conditions : il me fallait donc faire souder 3 morceaux de ferraille afin de rallonger les

branches de cet extracteur. Je vais voir mon chef électricien (un M.P.) et lui explique ce qu'il conviendrait de faire pour travailler dans les meilleures conditions possibles. Que n'avais je pas dit là, tout juste si je n'ai pas pris des jours d'arrêt car il m'a mis sur la peau de bouc pour « Détérioration du matériel de l'Etat ». Heureusement que l'ingénieur mécanicien chef de service (K....) a compris ce que je voulais faire et c'est le M.P. qui a pris une engueulade.

J'ouvre ici une parenthèse pour parler de cet ingénieur qui était aimé de ses hommes car proche d'eux. Un jour j'étais en escale avec le « Dauphin » je crois et bien sûr lors des escales nous étions avec notre bâtiment de soutien le « Rhône ». Nous mangions à bord le soir et prolongions la soirée à discuter puis à chanter, cet ingénieur est venu nous voir et nous l'avons invité à partager nos agapes. La soirée se prolongeant nous lui avons demandé de participer et de répéter une chanson avec nous ce qu'il a fait de bonne grâce et cette chanson était : « Les crêpes de Quimperlé » (l'ingénieur était originaire de cette ville)

Tous les O.M présents ont commencé à chanter en chœur « J'aime pas les crêpes de Quimperlé »

L'ingénieur seul répète après nous « J'aime pas les crêpes de Quimperlé »

Tous les O.M en chœur reprenant « T'as qu'à bouffer de la M.... Cet ingénieur était si brave qu'il a ri avec nous et a juré de ne plus se faire avoir avec cette chanson.

Heureusement, à l'Île Longue il y a aussi des moments où l'on rit beaucoup, dans ceux-ci il y a les trajets en car de la zone rouge à la zone vie pour aller déjeuner et nous avions un maître mécanicien qui s'appelait Jean B.... qui n'arrêtait pas de nous raconter des histoires plus ou moins extravagantes ou des mots qui faisaient rire tout le monde. En voici quelques unes :

-Ce gars (Jean) avait par exemple acheté un bout de terre dans un coin de champ ou :

• C'est la dernière goutte qui a mis le feu aux poudres.

• Une autre histoire qu'il aimait nous raconter :

Ses beaux-parents avaient une ferme et quand il allait les voir il ramenait toujours quelque chose et cette fois c'était 3 ou 4 poulets mais encore vivants. Sa femme et lui n'ont pas osé refuser mais se demandaient tous les deux comment ils allaient les occire aussi notre Jean avait bien une idée en tête et alla chercher une poignée de grain qu'il mit dans sa poche, dirent 'au revoir' à leurs parents et prirent le chemin du retour. Au bout d'un quart d'heure de route, Jean s'arrêta sur le bord de la route alla à l'arrière de sa Simca Aronde qui avait de superbes pare-chocs métalliques, sortit les grains de sa poche, les répandit le long du pare-chocs et quand tous les poulets ont sorti leur cou pour manger les graines il a violemment refermé le capot du coffre.

Inutile de vous dire l'hilarité dans le bus.

Une autre histoire de notre ami Jean. (Celle du crabe dormeur).

Jean achète un gros crabe dormeur au marché et veut le mettre à cuire. Il le met dans une marmite, allume le gaz et comme il devait attendre 20 mn avant que la cuisson ne soit faite il continue à vaquer à ses occupations. Au bout de 20 mn, il revient et s'aperçoit que le gaz est éteint. Il le rallume et retourne faire autre chose en se demandant quand même ce qui a bien pu se passer. Au bout de 20 mn il revient dans la cuisine et s'aperçoit qu'une fois de plus le gaz est éteint. Voulant en avoir le cœur net, il rallume le gaz, reste surveiller ce qui se passe et au bout de 5mn, il n'en croit pas ses

yeux car le couvercle de la marmite se soulève et il voit le crabe éteindre le gaz avec sa pince.



D'ailleurs on peut distinguer sur cette photo prise à bord du sous-marin « Espadon » qui est visitable à Saint-Nazaire que cette histoire a fait le tour de la sous-marine.

Claude Rogel

SOUS-MARINIER EN CAMPAGNE...

Les sous-marinières ne partent jamais en campagne... Combien de fois a-t-on pu entendre ce refrain dans les carrés et cafétérias des sous-marins. Pourtant, à la Réunion, département d'outre-mer et surtout 3^{ème} port militaire de France, insignes de CE, CS et CANSM sont bien visibles sur les chemisettes des marins. Que ce soit à la Base navale, à l'EMIA, à la DIRISI au SSF et bien sûr sur les bâtiments gris on peut voir des sous-marinières, certains travaillent également dans le civil. Du maître à l'officier général, ils sont plus d'une trentaine à avoir un jour ouvert les purges sur classique ou sur nucléaire. Pour certains les bateaux noirs c'était hier mais pour d'autres ce sera encore demain, la Réunion n'étant hélas qu'une aération à durée limitée.

Ce jeudi 2 avril, le CDT de La Rieuse recevait à son bord une dizaine de sous-marinières dont un médecin général



De gauche à droite : CF Collin, LV Garrigon, LV Godard, CF Le Hanneur, LV Vacqué, CC Pouliquen, CF(R) Pontruchet, CF Wadbled, MCS Dyèvre

et le directeur technique de l'armement de pêche SAP-MER.

Il ne manquait donc qu'un SNA en escale. Pourquoi pas... le ras débordoir 20*5 sera bientôt réparé et les deux pousseurs de 4T ont fière allure avec leurs défenses sous-marines.

LV Vacqué CDT La Rieuse

RENCONTRE FRANCO-AMERICAINE A L'ETAT-MAJOR ALFOST

Lundi 20 avril, le Vice-Amiral d'Escadre Baud, ALFOST, recevait à Brest, son homologue américain le VADM Donnelly. Un programme très dense pour cette première visite en France, à l'issue d'un entretien en tête à tête avec ALFOST sur les questions de coopération bilatérale liées aux forces sous-marines, présentation et visite au centre opérationnel de la force océanique stratégique. La seconde partie de journée s'est déroulée sur l'île longue afin de prendre connaissance de ses installations et de monter à bord d'un sous-marin lanceur d'engin.

Le VADM Donnelly qui assure plusieurs fonctions au sein de l'US Navy, Commandant pour les forces sous-marines américaines en Atlantique, Commandant de Allied submarine

Command (OTAN), ainsi que de plusieurs *task forces* s'est montré impressionné par la technologie française qu'il a appréciée en connaisseur.



Cette visite, prévue de longue date, a été l'occasion d'échanges fructueux sur notre coopération bilatérale en matière d'entraînement mais également sur les exercices et participations conjointes aux activités de l'OTAN. A titre d'exemple, la coopération s'est illustrée, depuis décembre 2008 par 4 entraînements mutuels de sous-marins nucléaires d'attaque principalement en Océan Indien. Dans les mois à venir, les forces sous-marines françaises et américaines participeront à plusieurs exercices d'envergure, notamment *Shark Hunt* en Atlantique.

Directeur de la publication : VAE Jean-François Baud

Comité de rédaction : CV Bernard Depardon – CF Jean-Philippe Anché – LV Sandrine Fourel – Mjr Emmanuel Comble – Melle Valérie Kerdoncuff – EV Hervé Dossmann – Asp Gwenaëlle Foin

Imprimerie : CPAO ENSM/Brest

LE MAGAZINE DES FORCES SOUS-MARINES - BCMR DE BREST - ALFOST CC 500 29240 BREST CEDEX 09 - Téléphone : 02 98 22 98 05 Télécopie : 02 98 22 97 37

cabinet.alfost@marine.defense.gouv.fr

