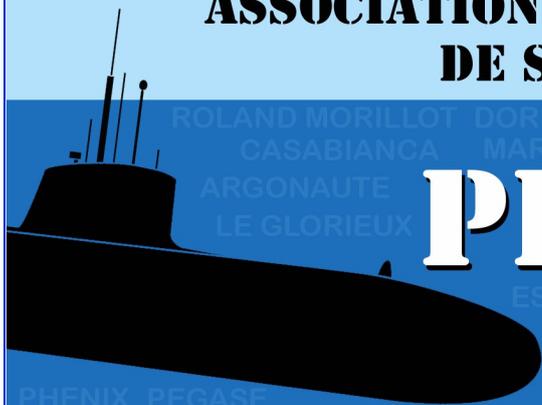


ASSOCIATION GÉNÉRALE DES AMICALES DE SOUS-MARINIERS



PLONGÉE



Hors-série 70 - 2001

70 ème anniversaire année 2001

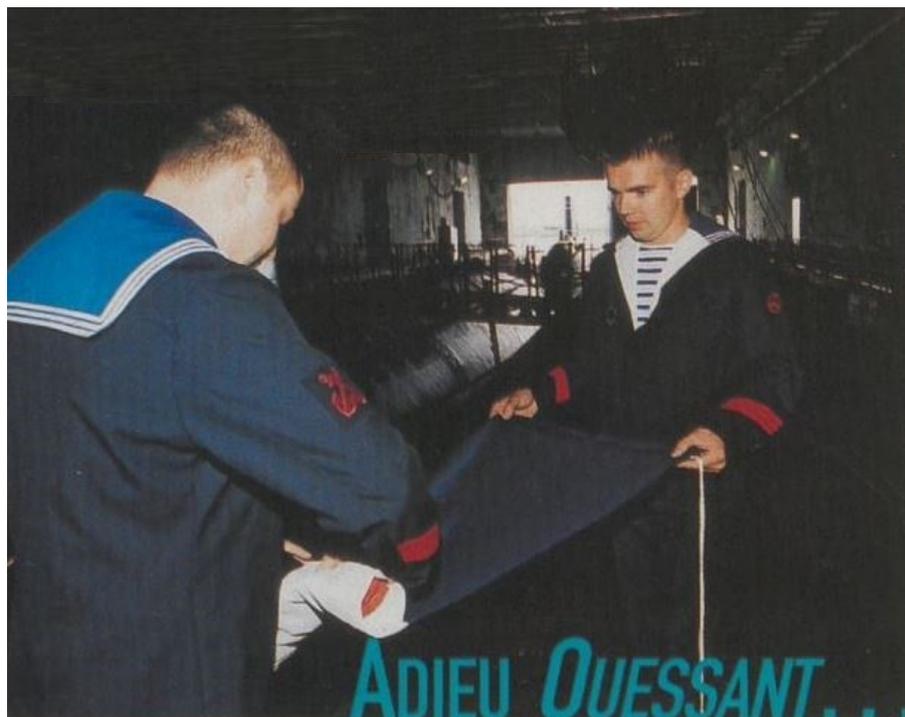
Fin janvier 2021, pour marquer les 70 ans de notre association, nous vous avons présenté un numéro hors-série sur l'année 1951, année de naissance de l'AGASM.

Devant le succès rencontré par cette compilation, nous vous présenterons régulièrement les « Hors-Série » qui couvriront les 70 ans de notre existence.

Bons souvenirs pour certains.

Bonnes découvertes pour d'autres.

Bonne lecture à tous.



Adieu OUESSANT

Document sous copyright AGASM 2021

2001

Cols Bleus n° 2558 20 janvier 2001

MARINES ÉTRANGÈRES • Corée-du-Sud •

En complément des 9 sous-marins du type 209/1200 allemand (classe *Chang Bogo*) construits entre 1988 et 2000, la Marine sud-coréenne vient de commander 3 sous-marins du type 214 allemand qui seront construits localement avec l'assistance technique allemande entre 2002 et 2009. Les types franco-espagnol *Scorpène* et russe *Kilo*, qui étaient également en compétition, n'ont pas été retenus. Le type 214 est sensiblement plus gros que le type 209/1200 (1 980 tonnes en plongée au lieu de 1 290). Ce sont les chantiers Hyundai d'Ulsan qui construiront ces 3 sous-marins, les chantiers Daewoo d'Okpo qui avaient livré 8 des 9 *Chang Bogo* n'ayant pas été choisis. ●

CF (R) Bernard Prézélin - Flottes de combat

18 sous-marins russes retirés du service en 2000

Evgueni Adamov, ministre russe de l'Énergie atomique, a annoncé que la Marine russe avait procédé au retrait de 18 sous-marins nucléaires des flottes du Nord et du Pacifique arrivés au terme de leur exploitation. Le ministère russe de la Défense a indiqué que 150 sous-marins nucléaires devaient impérativement être démantelés et en partie recyclés d'ici 2007.

(D'après AFP.)

Cols bleus

Cols Bleus n° 2559 27 janvier 2001



DU OUESSANT

P our la troisième fois en quatre ans, un sous-marin de type Agosta participe à l'exercice Baltic Forpose. Depuis la création de cet exercice en 1997, la France est ainsi présente en mer Baltique, dans le Skagerrak cette année, pour s'entraîner avec les marines danoise, allemande et polonoise. Arrivé dans l'entre des U-boot allemands à Echerfönde (30 km au nord de Kiel), après le franchissement du canal de Kiel, le Ouessant retrouve à quai les sous-marins Orzeł (Pologne), U-66 et U-30 (Alle-

magne) et Junken (Danemark). Cette escale avait pour but de préparer l'exercice mais aussi de renforcer l'amitié qui unit les quatre marines, en particulier par la visite du mémorial des U-Boot et celle du U-965, vestige de la Seconde Guerre mondiale. C'est au son de la cornemuse du Ouessant que la meute des sous-marins classiques appareillait en formation aux (avec la frégate Schleswig-Holstein comme guide) pour s'affronter sous l'eau pendant six jours. ●

Cols Bleus n° 2560 03 février 2001

SOUS-MARINS

OFFICIERS DE MARINE

Les capitaines de vaisseau :
DE LASTIC SAINT-JAL ; DUPONT.

Les capitaines de frégate inscrits
au tableau d'avancement :
DE CORIOLIS ; OLIVIER.

Les capitaines de corvette inscrits
au tableau d'avancement :

BRIERE DE LA ROSSERAYE ;
D'ALES DE CORBET ; LEGRAND.

Le capitaine de corvette
COCHENNEC.

MAGAZINE

PATRIMOINE

La Cité des sciences

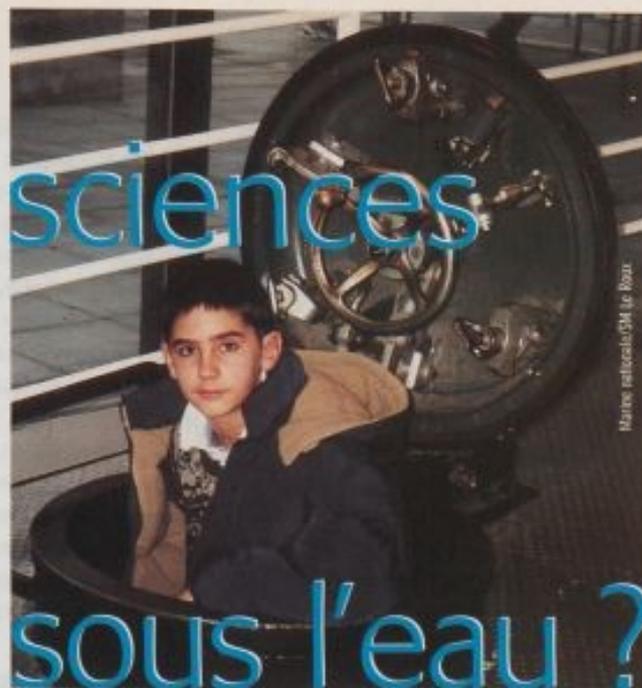
Entre Noël et le Jour de l'An, les visiteurs de la Cité des sciences et de l'industrie ont pu embarquer pour un voyage au centre de la mer. Exposition, immersion et plongée avec l'*Argonaute*...

Le parc de la Villette à Paris fin décembre. Le temps est gris et plutôt frisquet. Entre la Géode tout argentée et le canal de l'Ourcq se dresse un drôle de poisson tout noir : un sous-marin ! Son nom : *Argonaute*. Un sous-marin à quai ou plutôt sur cales depuis le 25 septembre 1989. Si ce sous-marin de chasse a définitivement quitté l'élément liquide pour la terre ferme du parc de la Villette, l'association Amerami y est pour beaucoup. C'est elle qui a réussi à sauver l'*Argonaute* de la casse pour en faire un témoin unique de l'histoire des sous-marins. Le sous-marin, en son temps l'un des fleurons de la Marine, a donc livré tous ses secrets

technologiques au public depuis 11 ans. Pour célébrer ses trois millions de visiteurs, une atmosphère de fête a régné, du 26 au 29 décembre dernier, autour de l'*Argonaute*. Une célébration à la fois didactique et en fanfare !

Dans les entrailles de l'*Argonaute* !

Grâce à la présence sur place d'une équipe de sous-marinières, l'exposition a été particulièrement vivante. Une façon d'expliquer au grand public les subtilités d'un univers et de combattre des clichés très tenaces. Le BICM Île-de-France et l'association Amerami étaient également présents au côté des sous-marinières. Pour l'ambiance, deux



Marie-Françoise M. Le Roux

sonneurs du bagad de Yann-Bihoué donnaient le ton à la visite en jouant des aubades forts appréciées des petits comme des grands ! Enfin, les nombreuses maquettes, les photos et vidéos du bord, le simulateur interactif de l'exposition fixe et surtout la visite guidée de l'*Argonaute* ont permis au public de pénétrer le monde mystérieux des sous-marins. Une manifestation enrichissante à tous les points de vue. Seul bémol,

la vie à bord de l'*Argonaute*, très spartiate, a effrayé bon nombre de visiteurs. Heureusement, les différents acteurs présents sur place ont pu expliquer les nouvelles conditions de vie des sous-marinières. Avec plus de 3 200 visiteurs en 4 jours, cette manifestation est la preuve que le monde des sous-marins passionne autant qu'il intrigue. À renouveler ! ●

Stéphane Dugast



Stéphane Dugast

L'*Argonaute* sur terre ! En mer, le sous-marin atteignait 16 nœuds en plongée et 12,5 nœuds en surface.

UN VIEUX LOUP DE MER

L'*Argonaute* est le seul survivant de la série des quatre sous-marins de chasse conçus pour naviguer au Schnorchel. Il a servi de 1959 à 1985 au sein de l'escadrille des sous-marins de la Méditerranée. Durant ses 26 ans de bons et loyaux services, l'*Argonaute* a cumulé 2 147 jours de mer, 32 700 heures de plongée et 210 400 nautiques soit l'équivalent de 10 fois le tour de la terre ! ●

COMME À BORD

Trois mages à Saint-Pétersbourg

Au printemps 2000, le congrès international des anciens sous-mariniers se tenait à Saint-Pétersbourg. *Cols Bleus* s'apprêtait à rendre compte de la rencontre exceptionnelle vécue à cette occasion par la délégation des sous-mariniers français, quand est survenu le terrible accident du *Koursk*. Au-delà de l'amitié qui scellait déjà les relations de l'Agaasm avec les associations étrangères d'anciens sous-mariniers, c'est aujourd'hui la solidarité et la générosité qui se manifestent concrètement pour les familles des victimes de la catastrophe du sous-marin russe.



L'arrivée à Saint-Pétersbourg.



Contrairement à l'habitude, c'est de l'ouest que vous venez pour exprimer votre générosité et votre sympathie", leur a dit M. Alexandre Keltchewsky, consul général de France à Saint-Pétersbourg. C'est en effet pour le jour du Noël orthodoxe que trois émissaires se sont rendus de Toulon à Saint-Pétersbourg pour rencontrer les familles des marins victimes de la catastrophe du sous-marin *Koursk*. C'était l'aboutissement de presque six mois de mobilisation, mais c'est aussi le début de nouveaux développements.

Initialement, deux démarches analogues mais indépendantes s'efforcent après le drame du *Koursk* d'exprimer l'émotion du monde des sous-mariniers de l'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque décident d'organiser une collecte pour les femmes que la perte du *Koursk* plonge dans la peine et le besoin. Simultanément, plusieurs sections de l'Agaasm (Association générale amicale des anciens des sous-marins) prennent la même initiative en Champagne, à Nantes, à Marseille, à Caen, au Havre, à Bordeaux...

Les petits ruisseaux font une grande rivière et il a fallu lui trouver un accès à la mer de Barents, ou au moins au golfe de Finlande. En l'occurrence, il fallait trouver le moyen de manifester au-delà de la sympathie pour les familles, exprimée par messages de soutien dès le mois d'août, la réalité du soutien moral que l'on était prêt à donner aux proches des victimes. Cette démarche a été facilitée par les liens tissés depuis plusieurs années entre l'Agaasm et le club des anciens sous-mariniers de Saint-Pétersbourg, dont le secrétaire général est le CV (H) Igor

Kouridine. C'est ce club qui a hébergé dans sa ville en mai-juin 2000 le 37^e congrès international des anciens sous-mariniers. Le club a également contribué à l'été 2000 à accueillir les marins du *Latouche-Tréville*.

Premier soutien de l'étranger

Ces liens amicaux expliquent que le message de soutien envoyé par l'Agaasm ait été le premier reçu de l'étranger par le club, et que le consul général de France ait été l'un des premiers à porter aux sous-mariniers de



Le cimetière de Saint-Serafin.

base de rattachement du *Koursk*. Rien de semblable n'avait été antérieurement proposé en Russie comme compensation lors de drames civils ou militaires ayant coûté la vie à des hommes ou des femmes en service commandé. Mais d'un autre côté, le versement des fonds est suspendu temporairement en attendant la remontée de l'épave du sous-marin et la prise des décisions finales concernant les corps des marins. Le gouvernement ayant ordonné le relevage de l'épave et prévu son financement, il ne s'agit en principe que d'une question de temps.

Des problèmes administratifs énormes

En attendant, certains problèmes sont mal réglés malgré la bonne volonté des autorités, par exemple la reconnaissance des enfants non encore nés lors du drame pour les compagnes non mariées, l'octroi de compensations aux enfants des marins décédés qui avaient

divorcé, etc. C'est à la résolution de certains de ces cas difficiles que va être immédiatement employée l'aide apportée par les collectes effectuées en France. Guidés par les conseils de M^{me} Elena Kouznetsova qui gère pour le club les aides aux ayants droit du *Koursk*, l'Agaasm et les représentantes des familles de la région toulonnaise ont décidé de soutenir la petite Diana A. qui a six ans, et le bébé nouveau-né de Natalia L. Le reste des fonds collectés a été remis lors d'une émouvante cérémonie à la représentante du comité d'aide aux familles, Lioudmila Milioutina, dont le fils Andrei est resté à bord du *Koursk*. Ce comité gère souverainement les aides apportées de l'extérieur. Le geste des familles françaises et des anciens sous-marinières français a été reçu avec émotion et reconnaissance par les mères, les épouses, les sœurs présentes, représentant 12 familles. Sur les 118 familles éprouvées, on s'attend en effet à l'installation de 32 à Saint-

Petersbourg, mais le déménagement n'a eu lieu que pour 15 d'entre elles. La présence d'épouses de sous-marinières françaises en activité a beaucoup touché les femmes des sous-marinières russes. Elle a bien été interprétée comme la preuve de l'authenticité et de la spontanéité de la démarche engagée. Le contact personnel est établi, les liens se développeront sans doute de femme à femme, de famille à famille et d'association à association.

Amitiés franco-russes

Après une visite au cimetière de Saint-Serafin où sont déjà dressées deux tombes, dont celle du LV Dmitri Kolesnikov qui a décrit les dernières heures des survivants, d'autres événements ont permis en quelques jours d'approfondir la connaissance mutuelle : service religieux à la cathédrale Saint-Nicolas-des-Marins suivi d'un déjeuner offert par le père Bogdan, rencontre amicale chez Irina Kapitoulkaïa dont le mari, toujours bien vivant, a géré les derniers instants des réacteurs du K-219 en 1986...

Les liens qui nous attachent désormais à Saint-Petersbourg vont sûrement se développer, qu'ils s'expriment à nouveau par des opérations de soutien ou des échanges amicaux. Toulon est ville sœur de Cronstadt, base historique de la Marine russe située sur l'île Kotlin à la sortie de Saint-Petersbourg, de même que Le Havre — ville d'anciens marins, d'anciens sous-marinières — est jumelée avec Saint-Peterbourg. En outre, d'ici peu, en 2003, le tricentenaire de la fondation de la ville de Saint-Petersbourg par Pierre le Grand, qui lui a donné son nom, sera à coup sûr l'occasion de nombreux contacts. Pour tous ceux qui pourront y participer ce sera une joie, car nous pouvons témoigner que cette belle ville est pleine d'amis sincères, dévoués et très attachants. ●

CA (2S) Jean-Marie Mathey
président de l'Agaasm
grâce à la collaboration de

M^{me} Michèle Le Gall et Laurence Legrand

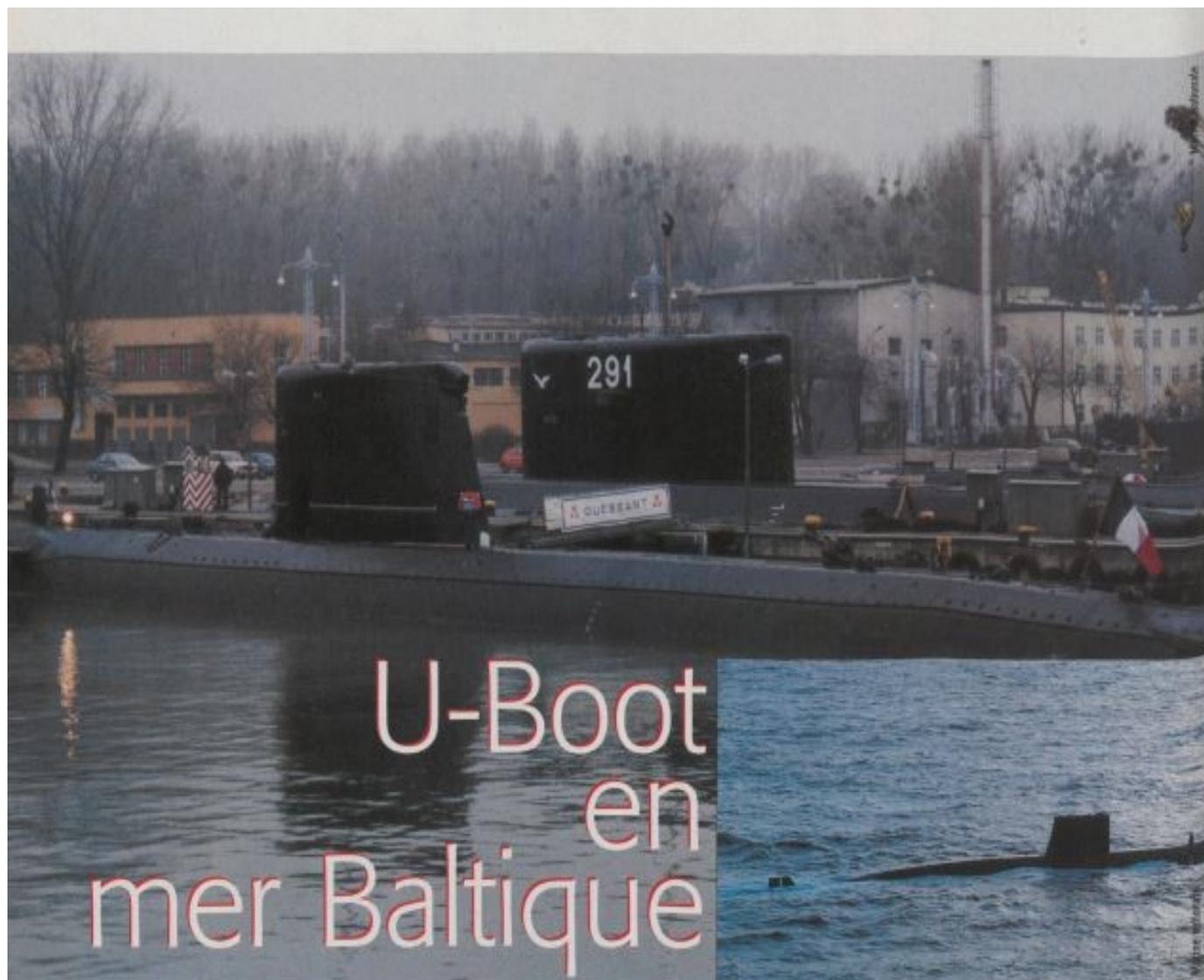


Les colonnes trostrales.

Saint-Petersbourg un soutien matériel et un témoignage d'amitié émanant de l'équipage et du commandant du *Latouche-Tréville*. C'est donc par l'intermédiaire du club de l'île Vassilievski que le projet de rencontre a été monté, puis réalisé du 4 au 7 janvier 2001.

La situation des familles est assez paradoxale. D'un côté, le gouvernement russe a fait à l'égard de 118 familles éprouvées un geste sans précédent en promettant un don important à chacune (175 000 F environ), pour lui permettre de se réinstaller là où elle désire refaire sa vie si elle quitte Vidiaev,

Les amicalistes français
et les familles russes.



U-Boot en mer Baltique

L'exercice Baltic Porpoise réunissait, dans le Skagerrak, en décembre dernier, cinq sous-marins à propulsion Diesel : deux allemands type 206, un 205 danois, le sous-marin polonais type Kilo et le dernier Agosta français, le Ouessant.

Créé en 1997, ce rassemblement annuel permet aux bâtiments danois, allemands, polonais et français de s'entraîner à la lutte anti-sous-marine dans des eaux resserrées et de se familiariser avec les méthodes de travail des marines alliées. Il a pour objectif de faciliter les échanges d'expérience entre sous-marins et d'utiliser rigoureusement les procédures de l'OTAN, organisation à laquelle est intégrée la Pologne depuis 1999.

Cinq classiques

Cinq sous-marins classiques à propulsion Diesel : les deux allemands

U16 et U25, le Tumleren danois, l'Orzel polonais et le Ouessant s'étaient donc donné rendez-vous à l'ouvert de la mer Baltique, dans le Skagerrak. L'organisation minutieuse de l'escadrille des sous-marins allemands a permis d'enchaîner, en toute sécurité, une série d'exercices destinés à confronter successivement toutes les unités les unes aux autres. Ces nombreuses rencontres ont ainsi offert d'excellentes occasions de détection acoustique et de simulation d'engagement à la torpille. Le concours de deux bâtiments de surface et de plusieurs avions de patrouille mari-

time allemands a en outre permis d'étendre l'entraînement aux autres domaines de lutte.

Beer call

Avant ces nombreuses occasions de rencontre à la mer, Baltic Porpoise réunissait toutes les unités dans le port d'Eckenförde, la base des sous-marins allemands située à proximité de Kiel. Cette phase de préparation à terre était organisée pour familiariser les équipages avec les procédures OTAN et pour croiser les expériences. En marge des briefings opérationnels, les beer call, version allemande du cocktail fran-

çais, offrent aussi aux sous-mariniers des moments privilégiés d'échange.

L'équipage du Ouessant a ainsi eu l'occasion de découvrir, à terre et à la mer, les deux types de sous-marins les plus vendus à travers le monde : les 206 allemands et les Kilo russes équipent en effet de nombreuses marines en Amérique du Sud, en Asie ou sur le pourtour méditerranéen. La comparaison avec la classe Agosta a été tout à fait intéressante puisque les sous-marins modernes français, types Agosta 90B et Scorpène, sont aussi vendus à des marines étrangères. ●

Cols Bleus n° 2563 24 février 2001

DE LA PERLE

Parti de Toulon après avoir fêté en famille le nouveau siècle, le SNA *Perle* a débuté l'année 2001 par un déploiement en océan indien en compagnie de la FASM *Dupleix*. La première étape consistait à franchir le canal de Suez. L'attente au mouillage, avec le remor-

queur *Bélier*, en face de la ville de Port-Saïd, a été l'occasion de la première escale pour quelques membres d'équipage partis dîner en ville. Ils y ont découvert un folklore local surprenant et féérique. Puis, le lendemain, imitant l'*Atgêlé* — yacht à bord duquel l'impératrice Eugénie inaugura le canal, le 15 août 1869, suivi par soixante-dix-sept navires de toutes les nations maritimes —, le sous-marin nucléaire d'attaque *Perle* a franchi le canal de Suez, au sein d'un convoi au tonnage certainement accru en comparaison de son illustre prédécesseur. L'ambassadeur de France en Égypte,

SEM. Dopfer, a embarqué pour la journée et a pu découvrir le SNA dans un environnement inhabituel. L'équipage a pu admirer les dunes, puis les plantations et les superbes maisons coloniales d'Ismaïlia, héritées de la période où la Compagnie universelle de Suez administrait le canal.

Outre le lien historique qui nous lie au canal, l'émotion était à son comble pour les sous-mariniens. Quel spectacle rare, en effet, pour un sous-marin habitué aux immensités obscures des profondeurs, de se retrouver dans un canal éblouissant de clarté à perte de vue ou

près d'une route et d'une voie de chemin de fer.

La proximité des terres a permis à certains de saluer leurs familles qui ne s'attendaient guère à un appel aussi précoce, par l'entremise du téléphone portable.

C'est à l'arrivée dans le golfe de Suez que la *Perle* a quitté le *Bélier* avec lequel une certaine connivence était née. Le remorqueur, après un amical salut au sifflet, a pris la route inverse en direction de la métropole.

Enfin, après quelques heures de navigation en surface, le sous-marin a pu retourner à son élément en plongeant avec en point de mire des exercices en mer Rouge avec le *Dupleix* et une escale à Djibouti. ●

Cols Bleus n° 2565 10 mars 2001

SOUS-MARINS

OFFICIER DE MARINE

LE CAPITAINE DE CORVETTE INSCRIT
AU TABLEAU D'AVANCEMENT

BLIN Saphir (équipage bleu).

Cols bleus

HISTOIRE

PAR LE CV(H) FRANÇOIS-EMMANUEL BRÉZET

PHOTOS: KEYSTONE

Fritz Julius Lemp, l'officier allemand qui coula l'*Athenia*... et les *U-Boote*

Du torpillage du paquebot *Athenia* à la compromission du code secret des *U-Boote*, l'histoire ne retiendra finalement qu'un nom, celui du *Kapitänleutnant* Fritz Julius Lemp dont le tragique et étrange destin est conté ici.



Le paquebot anglais *Athenia* appartenant à la Donaldson Atlantic Line.

Dès le 18 août 1939, sur ordre du Führer, le commandement de la Marine allemande, la *Seekriegleitung*, avait déployé dans l'Atlantique 18 sous-marins. Afin d'éviter des drames, comme le torpillage en mai 1915 du paquebot *Lusitania*, qui avait dressé contre l'Allemagne l'opinion publique internationale (1), des consignes extrêmement strictes d'attaque avaient été données : les *U-Boote* devaient se conformer strictement à

"l'ordre de prise", ce qui signifiait notamment que les bâtiments de commerce même ennemis devaient être dûment arraisonnés et ne pouvaient être détruits qu'après la sauvegarde de leurs équipages.

Poussée d'adrénaline

L'*U-30*, commandé par le *Kapitänleutnant* (lieutenant de vaisseau) Fritz Julius Lemp patrouillait ainsi à 200 nautiques à l'ouest des îles Hébrides, autant dire qu'il se trou-

vait en première ligne sur l'une des routes commerciales alimentant l'adversaire potentiel, la Grande-Bretagne. Il est aisé d'imaginer la poussée d'adrénaline que dut ressentir le jeune commandant lorsque, le 3 septembre à 12 h 56, il reçut ce laconique message du commandant des sous-marins, le commodore Karl Dönitz : "*Début immédiat des hostilités contre l'Angleterre.*" À la nuit tombée, sa couronne de veilleurs lui signala l'approche d'un bâtiment. Lui-même ne tardait pas à apercevoir



L'U-Boot 110 est de retour d'une longue mission couronnée de succès. Le Vizeadmiral Dönitz est venu féliciter l'équipage et décorer le Kapitänleutnant Fritz Julius Lemp de la cravate de chevalier de la Croix de fer, d'autres Croix de fer seront décernées à des membres de l'équipage.

dans ses jumelles de nuit ce qu'il identifiait comme un grand vapeur faisant route à grande vitesse et feux masqués. Estimant avoir affaire à un transport de troupes ou à l'un de ces *Ained merchant cruisers*, ces croiseurs auxiliaires que la Royal Navy était en train de réarmer, il décidait de le torpiller, sans préavis puisqu'il s'agissait, selon lui, d'un bâtiment de guerre. À 21 h 42, il lançait une gerbe de deux torpilles, l'une d'elles resta au tube mais une forte explosion indiqua que l'autre avait fait mouche. Lemp décida de rester à proximité, il ne tardait pas à intercepter en clair un message de détresse : "Athenia torpillé, 56.44 nord, 14.05 ouest, S.O.S."

"... Grosse soupe"

Une rapide consultation du livre approprié lui permit de mesurer l'étendue de sa bévue : il s'agissait d'un paquebot

anglais de 13.581 BRT, il venait de réitérer, le jour même de l'ouverture annoncée des hostilités, le drame du *Lusitania*, qui devait à tout prix être évité. L'*Athenia* sombra à 10 h 40, le 4 septembre. 128 passagers, dont quelques citoyens américains, disparurent. Dans l'attente de la confirmation de l'attaque par le commandant du sous-marin à son retour, la *Seekriegleitung* prit d'abord le parti de nier. Lemp poursuivit normalement sa mission, coulant deux vapeurs en se conformant strictement à "l'ordre de prise", échappant de peu à une attaque des avions *Sea Skuas* du porte-avions *Ark Royal*. Le 29 septembre à Wilhelms-haven, il rendait compte de l'affaire à Dönitz. "Vous avez englouti une grosse soupe, lui déclara ce dernier, je vais devoir vous traduire devant un conseil de guerre." Mais le Führer refusa de

revenir sur le premier démenti et eut même l'outrecuidance, fort maladroite, de faire publier dans le *Volkische Beobachter* un article accusant Churchill lui-même d'avoir fait sauter le bâtiment pour créer un incident. Pour Lemp en tout cas, l'affaire ne pouvait être que classée et des arrêts sanctionnèrent seulement son inconscience.

Tous les hommes à la mer !

Avec seize bâtiments coulés (75.435 BRT) durant ses commandements successifs de l'U-30 et de l'U-110 (1), Lemp avait pris place parmi les commandants les plus talentueux de l'U-Bootwaffe, la *Ritterkreuz*, la cravate de chevalier de la Croix de fer, avait été accrochée à son cou. Le destin l'attendait à nouveau en mai 1941. La bataille entre convois alliés et sous-marins faisait rage dans l'océan Atlantique. Le 7 mai au soir, l'U-94 (LV Kuppisch) avait pris au sud de l'Islande le contact du convoi OB 318 et lui avait coulé deux bâtiments avant d'être sérieusement avarié par les destroyers de trois groupes d'escorte du commander Baker-Cresswell, composé des destroyers *Bulldog*, *Amazon*, *Broadway*, et d'être contraint à rompre l'engagement. Lemp, qui commandait maintenant l'U-110, avait de son côté fait route vers le convoi à la vitesse maximum. Le 8 mai, il l'avait repéré et envoyé un message de contact, qui, intercepté par l'Amirauté britannique, avait provoqué une manœuvre d'esquive du convoi. Mais il n'avait pas pour autant perdu lui-même le contact et

Officiers et membres de l'équipage du pétrolier norvégien *Knote Nelson* regardant l'*Athenia* en train de sombrer.



Le torpillage, le 2 septembre 1939, sans avertissement du paquebot *Athenia* par le sous-marin allemand U-30 à 200 milles au N-O de l'Irlande.



HISTOIRE

le 9 mai, parvenu à portée de lancement, il réussissait à couler deux autres bâtiments. Il était alors à son tour vigoureusement pris à partie à la grenade sous-marine par le groupe d'escorte. Les comptes rendus d'avaries se succédaient dans le poste de commandement et Lemp comprit rapidement qu'il fallait mettre un terme au combat. Il donna l'ordre de chasser partout et le bâtiment commença une rapide remontée. Dès son arrivée en surface, il fut la cible des armes des escorteurs les plus proches. Lemp donna alors le dernier ordre inéluctable : "Tous les hommes à la mer."

La fin des U-Boote

En voyant l'équipage de l'U-Boot sauter à la mer, une sorte de prémonition avait incité le commandant du *Bulldog* à affaler une embarcation avec une équipe de prise à bord. Et l'incroyable se produisit : malgré les dispositions qui avaient dû être prises, le bâtiment restait en surface. L'équipe de prise n'eut aucune difficulté à monter à bord et à amariner le bâtiment, qui fut pris à la remorque. Le bâtiment som-



À gauche, la photo d'un sous-marin du même type que le sous-marin allemand U-20 qui, au cours de la Première Guerre mondiale, coula le paquebot *Lusitania* appartenant à la Marine marchande des États-Unis qui ne se trouvaient pas encore en guerre. À droite, un article publié dans tous les journaux américains et mettant en garde les Américains qui désiraient se rendre en Europe par bateau, devant les dangers qu'ils courent, bien que leur pays ne soit pas encore en guerre contre l'Allemagne.



Les mythiques sous-marins U-Boote...

bra le 11 mai, alors qu'il était en route vers l'Islande, la honte d'un passage sous pavillon anglais lui fut donc épargné, mais sa capture allait avoir des conséquences d'une tout autre portée, qui s'avèreront d'un caractère décisif pour l'échec final de la guerre sous-marine. L'équipe de prise avait pu saisir et mettre en lieu sûr une machine à chiffrer Enigma (3) et un exemplaire du code spécial *Triton* utilisé par le commandant en chef des sous-marins pour communiquer ses ordres aux *U-Boote*, notamment pour la mise en place des meutes sur la route des convois. La connaissance du code valable trois mois (la durée d'une patrouille) permit le détournement des convois menacés et le démantèlement du réseau logistique mis en place dans l'océan Atlantique pour l'opération du *Bismarck*, qui s'acheminait vers sa fin tragique (4). Quant à la capture de la machine Enigma elle-même, elle fut plus importante encore pour les Alliés : elle fournit à leur service de décryptement le maillon qui leur manquait encore pour "casser" à l'avenir et de façon durable les codes de la Marine.

Les conséquences de cette compromission furent aggravées par le fait que, malgré l'accumulation d'indices suspects, la *Seekriegsleitung* refusa toujours de croire que les Alliés étaient en mesure de déchiffrer ses communications. En ce qui concerne la guerre des convois, un éminent historien allemand, le professeur Jürgen Rohwer, estime à 65 % la réduction de perte en tonnage supportée par les marines alliées (5). Lemp n'aura pas l'occasion de se justifier d'un désastre autrement plus grave que le torpillage de l'*Athenia*. Il s'était jeté à la mer avec son équipage mais il ne compta point parmi

les rescapés. Les circonstances de sa mort constituent elles aussi une énigme et un sujet de controverse. Selon la première version établie, Lemp, prenant conscience que son bâtiment ne coulait pas, aurait voulu le regagner à la nage et se serait alors noyé. Il semble plus vraisemblable, bien que la Royal Navy n'ait jamais reconnu le fait, qu'il ait été tué dans l'eau à coups de pistolets par le chef de l'équipe de prise et son adjoint afin de l'empêcher justement de remonter à bord pour remédier aux mesures de sabotage défilantes. ●

BIBLIOGRAPHIE

Brézet FE., *Histoire de la Marine allemande, 1939-1945*. Perrin. Paris 1999.
 Kurowski F., *An alle Wölfe Angriff !* Podzun-Pallas, Friedberg 1986.
 Rohwer J., Jäckel E., *Die Funkaufklärung und ihre Rolle im Zweiten Weltkrieg*. Stuttgart. 1979. ●

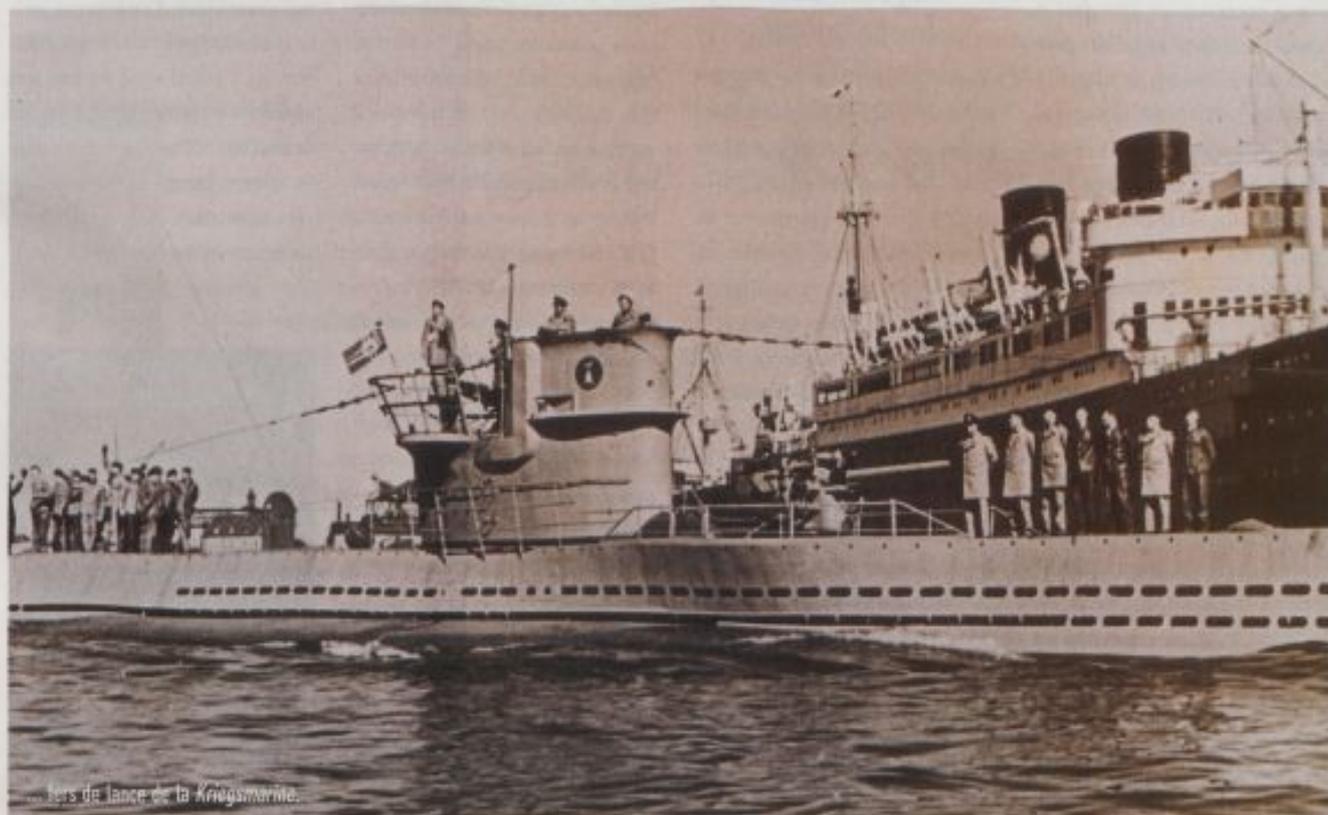
(1) Le 7 mai 1915, l'*U-20* avait coulé ce paquebot anglais au sud de l'Irlande. 1 198 passagers, dont 139 Américains, avaient disparu dans le naufrage ; le fait que le bâtiment transportait aussi des caisses de munitions ne sera établi qu'en 1972.

(2) Kurowski, *An alle Wölfe Angriff*, p. 24 et suiv.

(3) Article du CA Kessler publié dans CB n° 2546 du 14 novembre 2000.

(4) Le *Bismarck* sera coulé le 27 mai, trop tôt pour que la capture du code ait une incidence quelconque, mais l'utilisation par les sous-marins de son réseau de ravitailleurs leur fut fatal.

(5) Rohwer, *Funkaufklärung*, p. 386.



... vers la lance de la Kriegsmarine.

Renflouage du *Koursk*

Le gouvernement russe versera un total de 47,5 millions de dollars pour le renflouage du sous-marin nucléaire *Koursk*, a annoncé le ministre des Finances et vice-Premier ministre Alexeï Koudrine. Cette somme couvrira entièrement la part russe des frais de l'opération qui doivent atteindre entre 20 et 25 millions de dollars et, selon l'agence, financera ainsi les coûts des plans de l'opération. Le relevage du *Koursk*, prévu initialement pour les mois de juillet et août prochains, avait été repoussé par Moscou au début de l'automne pour des raisons financières.

Le vice-Premier ministre Ilia Klebanov, qui dirige une commission sur le naufrage du *Koursk*, avait alors indiqué que le consortium de sociétés norvégiennes et néerlandaises en charge des travaux éprouvait des difficultés à recueillir les quelque 80 millions de dollars nécessaires. Une fondation internationale, basée

à Bruxelles, doit fournir le reste de la somme nécessaire.

Fleuron de la flotte du Nord, le *Koursk* a sombré en août dernier dans la mer de Barents. Les 118 membres d'équipage ont péri dans le naufrage.

DU OUESSANT

À mi chemin entre Suez et Gibraltar, le sous-marin *Ouessant* relâche à La Valette (île de Malte) pour la première escale de son déploiement. Venant du large, le navigateur découvre d'abord de hautes falaises s'ouvrant soudain sur de profondes baies idéalement abritées. C'est sous un soleil prometteur que notre dernier sous-marin classique accoste le 16 mars au *Gun Wharf*, au pied de la citadelle multiséculaire. Stratégiquement placée au milieu du bassin méditerranéen, Malte est un illustre témoin de l'histoire de notre civilisa-

la baie qui porte son nom et passa trois mois sur l'île qui lui doit son christianisme fortement implanté. Après dix siècles de domination romaine, Malte est conquise en 870 par les Arabes. Ceux-ci firent de l'île un repère de corsaires et une plaque tournante de l'esclavage. De cette époque, la langue maltaise conserve une forte empreinte arabe. Au XI^e siècle, les Normands s'emparent de l'île, permettant ainsi la conduite des croisades. 1530 est une date historique pour Malte : Charles Quint cède l'île aux chevaliers de Saint-Jean, expulsés de Rhodes. Désormais, Malte sera décernée par George VI, qui figure sur son drapeau.

Depuis 1974, Malte est une république indépendante membre du Commonwealth. De ce riche passé, Malte conserve des monuments et des vestiges remarquables qui s'offrent à la curiosité de nos marins : forts de Saint-Elmo et de Saint-Angelo, cathédrales Saint-Paul et Saint-Jean, bibliothèque nationale, musées de la Guerre, des Beaux-Arts ou d'Archéologie, palais du Grand Maître... Comment tout visiter ? Les plus perspicaces des excursionnistes découvrent la grotte qui hébergea jadis saint Paul

tion. Déjà trois mille ans avant J.-C., un mystérieux peuple y érigeait d'enigmatiques temples dont les vestiges remarquables intriguent encore les historiens.

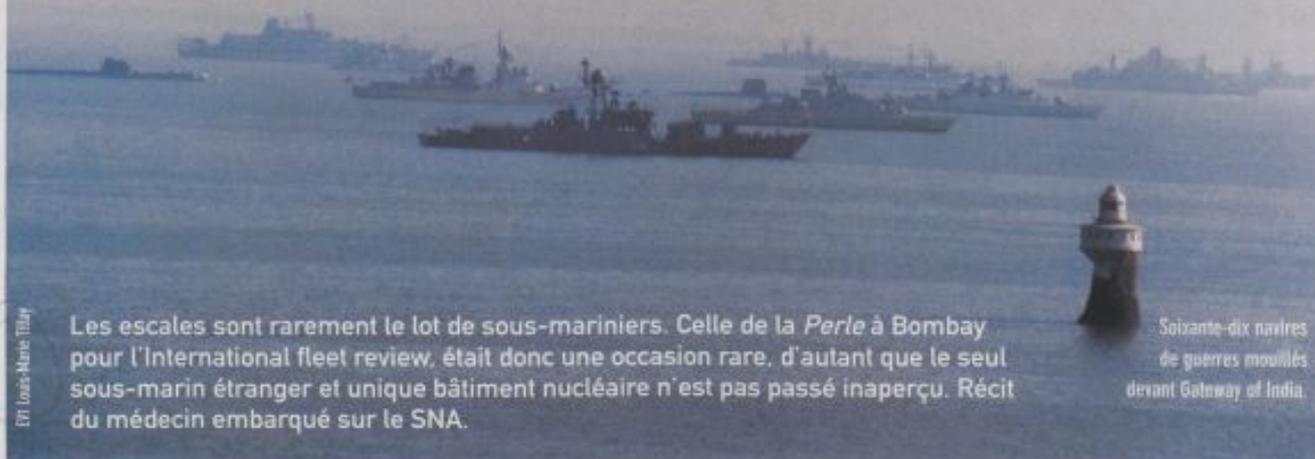
Mille ans avant J.-C., ce sont les Phéniciens qui lui donnent son nom "*Malet*", c'est-à-dire havre. En effet, ce peuple de marins marchands utilisait l'île comme un précieux relais sur sa route maritime. Malte connaît ensuite sa période grecque, puis romaine après que Scipion l'Africain eut défait Hannibal et ses troupes carthaginoises (deuxième guerre punique). Saint Paul fit naufrage dans

la base navale des galères à la croix blanche. En 1565, la flotte turque de Soliman le magnifique échouera lors du "grand siège de Malte", auquel résistèrent les chevaliers sous les ordres de Jean Parisot de La Valette. C'est lui qui donnera son nom à la ville nouvelle dont il ordonna la construction. En 1798, Bonaparte envahit l'île, idéalement placée sur sa route vers l'Égypte. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, Malte fut une base vitale pour les alliés. Pendant deux ans de blocus, l'île résista sans faillir, ce qui motiva l'attribution de la croix de Saint-George ou les célèbres catacombes païennes, juives et chrétiennes.

Mais La Valette est aussi une cité moderne et vivante en cette période proche de Pâques. Comme ailleurs, les rues sont illuminées et la foule se presse dans les magasins. Les Maltais, peuple ouvert, nous réservent un accueil amical auquel nous avons répondu en faisant découvrir notre sous-marin et notre savoir-faire sub-aquatique.

C'est au son de sa cornemuse que le *Ouessant* appareille pour Alexandrie, deuxième étape de la campagne d'Égypte. ●

Perle Harbour un joyau dans la rade



EPI Louis-Marie Tilloy

Les escales sont rarement le lot de sous-marinières. Celle de la *Perle* à Bombay pour l'International fleet review, était donc une occasion rare, d'autant que le seul sous-marin étranger et unique bâtiment nucléaire n'est pas passé inaperçu. Récit du médecin embarqué sur le SNA.

Soixante-dix navires de guerres mouillés devant Gateway of India.

La veille de l'arrivée à Bombay, l'équipage s'est plongé dans l'histoire indienne qui, en général, nous est assez étrangère. C'est donc dans l'ambiance que la *Perle* approche de la rade de Bombay où elle est accueillie par une corvette, un garde-côte et un hélicoptère. Le cérémonial habituel se déroule de façon classique. D'abord le pilote monte à bord et aide à la prise de coffre. Puis, vers 16 h, dûment munis de devises, les heureux permissionnaires quittent le bord pendant que leurs camarades assurent le quart au mouillage.

Certains gagnent la ville alors que le commandant et quelques officiers se dirigent vers la Navy Foundation pour un cocktail. L'accueil des marins indiens est particulièrement chaleureux. L'étonnement puis une certaine joie se lisent dans les regards dès que les mots "sous-marin nucléaire français *Perle*" sont prononcés. Manifestement, la France occupe ici une place de choix dans les cœurs de nos

hôtes indiens. Les épouses des officiers, toutes de magnifiques saris vêtues, se déplacent de groupe en groupe, participent aux discussions, interrogent les étrangers sur leur vision de l'Inde et apportent une touche de grâce au milieu de tous ces uniformes.

La route des Indes

Le lendemain, pendant que quelques membres de l'équipage participent à la répétition de la revue navale, le commandant reçoit une équipe de la télévision nationale ainsi que de nombreuses personnalités locales. En même temps,

un séminaire sur la puissance maritime : le défi du XXI^e siècle, animé par le chef d'état-major de la Marine indienne, débute dans un hôtel de la ville. C'est avec le sentiment que ce pays a d'ambitieux projets tournés vers la mer que nous rejoignons en fin d'après midi le Taj Mahal Hotel, splendide panachage de style britannique victorien et d'art indien. Ceux qui n'ont pas participé au séminaire (et qui ne sont pas de service...) arpentent les rues en quête des trésors de l'Orient indien. Les vendeurs de soie et de cachemire font d'excellentes affaires avec les marins français. Des saris, plus



Scène de la vie indienne.

EPI Louis-Marie Tilloy

Le porte-aéronefs indien *Vikram* pendant la revue navale.

travaillés et souples les uns que les autres, des paréos aux couleurs pastel ou clinquantes, ainsi que des foulards et des châles aux utilisations diverses chargeront un peu plus les tiroirs et cales du sous-marin. Quelques uns en profitent pour déambuler sur le marché aux épices. Spectacle haut en couleur et odorat saturé : safran, curry, cumin, coriandre, thé... Les yeux sautent d'une jarre à l'autre, émerveillés de contempler ce qui fut jadis à l'origine de la route des Indes. Les artisans proposent pêle-mêle des articles d'orfèvrerie, des ustensiles de marine d'origine russe ou anglaise ou encore diverses antiquités. À 17 h, le muezzin orchestrant la prière de la minorité musulmane nous rappelle que l'heure est venue de représenter la France au concert organisé par le gouverneur du Maharashtra. Et nous ne boudons pas notre plaisir d'y trouver le bagad de Lann-Bihoué.

Un cérémonial grandiose

Mais le plus grandiose reste à venir avec la revue navale. Tôt le matin, des milliers de personnes se pressent sur le front de mer. Une légère brume donne des allures fantomatiques aux soixante-dix bâtiments de guerre venus honorer la nation

indienne pour son jubilé. Il y a là quarante-cinq bateaux indiens, du patrouilleur garde-côte au porte-aéronefs, et chaque pays invité est représenté par un navire. Mais un seul sous-marin étranger et une seule plate-forme nucléaire : la *Perle*. Les équipages sont au poste de bande. Le président indien Kr. Narayanan, le Premier ministre, le ministre de la Défense et le chef d'état-major de la Marine passent en revue toute la flotte et sont salués par chaque équipage. Les Indiens retirent leur casquette en scandant "*Bharat mata kijai, Rashtrapathi kijai*" (kijai signifie vive...). Les Français ont été particulièrement remarqués : la seule photo en une du quotidien national montre la *Perle* au mouillage. En ce jour de liesse collective, la population nous accoste lors de nos déplacements en uniforme dans les rues de Bombay. Un accueil aussi franc est réservé à la délégation de sous-marinières qui visite le *Shishumar*, notre bâtiment hôte. Le commandant Gosh et l'ensemble de l'équipage sont présents et une certaine fierté de présenter leur technologie est perceptible lorsque nous parcourons les différents compartiments. La journée se clôt dans le cadre grandiose de la porte des Indes, à la tombée de la nuit, avec une cérémonie de musique

militaire, *Beating Retreat*, qui s'achève sous le crépitements des feux d'artifice.

Un petit air de France

Encore un petit air de France avant d'appareiller pour la délégation de l'équipage qui se rend à la réception offerte par l'ambassadeur de notre pays. Les discussions y vont bon train avec les membres du consulat et les expatriés français. Nos nationaux sont manifestement peu nombreux en Inde ; la présence française est évaluée à moins de mille personnes. Nous rencontrons également des Indiens de l'Alliance française qui dispensent des cours de français : ils sont ravis de parler avec des Gaulois de pure souche.

Mais la *Perle* nous attend. Parfums de fin d'escale... la nuit sera courte mais les souvenirs inoubliables. Adieu l'Inde et l'Asie. À nous l'Australie et l'Océanie ! ●

SOIXANTE SIÈCLES D'HISTOIRE

De longue date, l'Inde est un pays multiculturel. On retrouve des traces de la civilisation de l'Indus, contemporaine au moment de son apogée de la naissance de l'Égypte pharaonique dès l'an 4000 av. J.-C. Puis l'Inde subit successivement de nombreuses invasions. D'abord les Aryens, précurseurs du système des castes et de l'utilisation du sanskrit, puis l'empire maurya, à l'origine de la première unification de l'Inde, se constitue. L'empire gupta, post-christique, étant considéré comme l'âge d'or de l'art de l'Inde classique s'impose mais cédera la place aux musulmans et aux Mongols. Ainsi charpentée, l'Inde affronte alors l'emprise britannique. De 1858 à 1947, la colonisation anglo-saxonne contribuera à l'essor économique de l'Inde et au développement de ses moyens de communication. En 1947, sous l'impulsion du mahatma ("la grande âme") Gandhi, le pays accède à l'indépendance. Le 17 février 1951 scelle le destin de cette nouvelle nation par la création de l'Union indienne. ●

Le *Duplex* et la *Perle* représentaient la France à Bombay.

Essai réussi

La DGA et la Marine nationale ont réalisé avec succès un essai en vol d'un missile M45 d'exercice au profit de la Fost. Ce tir a permis de tester, dans des conditions réelles de vol, des équipements de mesure et des matériaux destinés au missile M51 et de vérifier la qualification de *L'Inflexible* à la mise en œuvre du missile M45. Tiré du SNLE au large de la Bretagne, dans la nuit du 17 au 18 avril, le missile a atteint sa cible dans l'Atlantique aux abords de la Guyane. Tout au long du vol, la DGA a analysé le comportement du missile et son environnement. Cet essai vise à tester des concepts technologiques nouveaux dans une nouvelle configuration réelle pour choisir les meilleurs matériaux et équipements du missile M51. Les radars des différents sites du centre d'essais des Landes ont suivi le missile pendant sa phase propulsée. Les moyens du BEM *Monge*, situé à proximité de la cible, les ont relayés pour la phase balistique et de rentrée des objets dans l'atmosphère.

FORCES NAVALES

EXERCICE

Menace sous-marine

Organisé par Ceclant, l'exercice Spontex a réuni du 20 au 29 mars une quinzaine de bâtiments de surface, parmi lesquels ceux de la force navale franco-allemande (FNFA), trois sous-marins et une douzaine d'avions de patrouille maritime : lutte sous la mer dans le golfe de Gascogne.

Spontex était un entraînement supérieur à la lutte anti-sous-marine contre sous-marins classiques en zone littorale, notamment par petits fonds. Cette mission s'inscrit dans la logique de la préparation à d'éventuelles missions de projection de force allant contre les intérêts de pays disposant de sous-marins classiques. Le repérage et la destruction de ces sous-marins représentent une certaine difficulté par petits fonds où l'art consiste à les différencier à coup sûr des faux échos générés par le fond ou des nombreux autres "bruiteurs" que l'on peut rencontrer en zone littorale (trafic maritime, bâtiments de pêche...).

Petits fonds

Conformément au modèle de l'OTAN, l'exercice se déroulait en trois phases. Une première phase de réentraînement de base (*Capability enhancement training* : CET), sur deux jours. Les bâtiments étaient répartis en trois groupes qui effectuaient indépendamment ou en interaction un entraînement de base dans tous les domaines de lutte, au travers de 70 exercices élémentaires ou "monoménace", dont 6 de tirs canons, 5 de lutte antinavire, 10 de lutte anti-aérienne, et 22 de lutte anti-sous-marine.

La seconde phase, appelée *Force integration training* (FIT), était constituée d'une nouvelle série d'exercices, multimenaces cette fois, respectant l'organisation définitive des forces. Elle concernait les bâtiments de surface "amis" et se déroulait également sur deux jours alors



Escale à Brest. De gauche à droite : le CV Stephenson, attaché naval, le CV Michel Straub, commandant le *De Grasse*, le CF Wollonski, commandant la FNFA, et le CF Bodecker, commandant le *Lübeck*.

que sous-marins et patrouilleurs maritimes "amis" conduisaient des opérations de reconnaissance de zone à la recherche d'éventuels sous-marins "ennemis".

Et pour finir, une phase tactique de jeu de trois jours en ambiance multimenaces. Le scénario de cette phase est celui d'une crise impliquant une coalition "amie" contre un pays "ennemi" suspecté d'entretenir un conflit ethnique dans un pays tiers. Les forces amies se déploient au large de ce pays et conduisent une opération de sécurisation, avant l'arrivée des unités amphibies (fictives) qui, sous leur protection, conduisent une évacuation (fictive) des ressortissants "amis", le scénario intégrant la phase délicate de transition entre temps de crise et conflit ouvert.

La mission du camp "ami" était donc de protéger des unités précieuses (symbolisant une force amphibie)



L'épizootie de fièvre aphteuse imposait quelques précautions sanitaires en escale.

pendant leur transit et ses opérations stationnaires en eaux littorales cernées durer 24 heures. Le camp "ennemi" devait, bien entendu, contrer l'action des forces "amies" : les localiser, les pister et être prêt à les attaquer en application de règles d'engagement données et évolutives.

L'effort portait sur l'emploi de tactiques anti-sous-marines communes par petits fonds, la mise en application des tactiques de protection

d'unités précieuses lors de transits et d'opérations d'évacuation, et sur le respect de règles d'engagement qui tiennent compte des données politiques fictives et évoluent au fur et à mesure du glissement du contexte de la crise vers le conflit.

Techniques d'emploi du SNA

Par ailleurs, l'exercice a permis de rôder les techniques d'emploi en sou-



Le CF Wollonski, commandant la FNFA.

tien du SNA intégré à la force : problèmes de liaison et de gestion de l'espace sous-marin pour éviter les confusions et les risques de méprise. C'est à l'issue de cet exercice que la FNFA 2001, dont c'est le dixième anniversaire, a été désactivée à Brest le 2 avril 2001, désactivation provisoire puisqu'elle doit être réactivée avec d'autres unités à Toulon pour l'exercice Trident, d'or du 21 mai au 1^{er} juin prochain. ●

LES FORCES EN PRÉSENCE

15 bâtiments de guerre, 3 sous-marins, une trentaine d'aéronefs, 3 100 hommes (non compris les bases-supports et les états-majors à terre), 9 nations.

Les forces bleues, conduites par un état-major d'Alfan, étaient composées d'un groupe de la force navale franco-allemande (FNFA) comprenant les frégates ASM allemandes *Bremen*, *Augsburg* et *Lübeck*, et le pétrolier *Rhön*, la frégate *De Grasse*, les avisos *Second Maître Le Bihan* et *Commandant Blaison* ainsi que le pétrolier-ravitailleur *Marne*. Un autre groupe de frégates spécialisées dans la lutte anti-sous-marine conduit par le *Primauguet* était constitué par l'*Asturias* espagnol, l'*Argyll* britannique et le *Kaszub* polonais. Le sous-marin nucléaire d'attaque *Émeraude*, des avions de patrouille maritime mis en œuvre depuis Lann-Bihoué (trois *Atlantique* français, un *Aurora* canadien, deux *P3C* américains, un hollandais et un *Atlantic* italien), plus un *Nimrod* anglais depuis Kinloss en Écosse complétaient les moyens des forces bleues.

Les forces Opfor étaient constituées par le *Lieutenant de Vaisseau Lavallée*, le sous-marin nucléaire d'attaque HMS *Triumph* et le sous-marin classique hollandais HNLMS *Zeeleeuw*. *Super Étendards*, *Mirages 2000*, *Falcon 10* et *Nord 262* basés sur les BAN Landivisiau et Lann-Bihoué complétaient l'arsenal Opfor pour faire peser une menace aérienne sur les forces bleues. ●



Le pétrolier allemand *Rhön*.

La frégate allemande *Augsburg*.



FORCES NAVALES

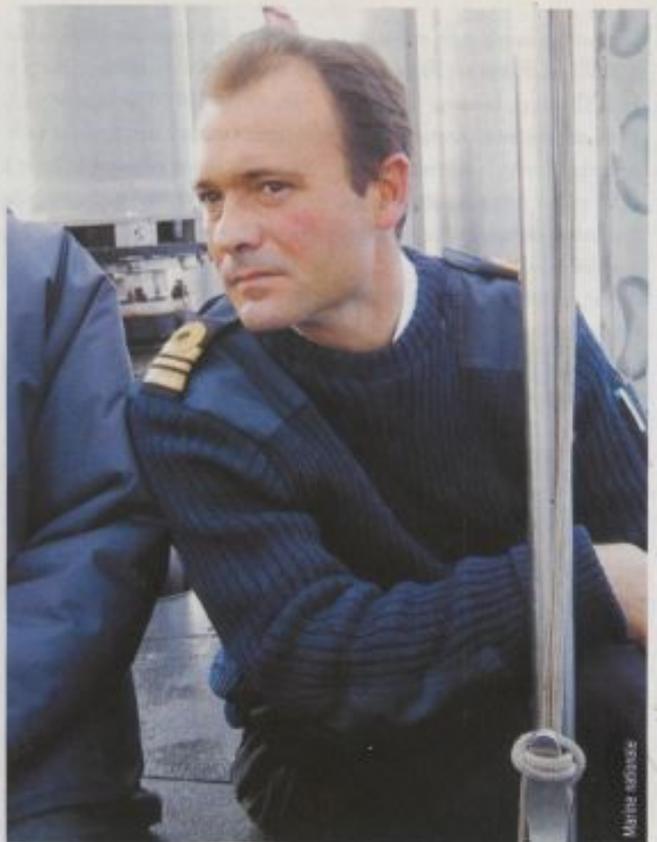
EXERCICE

EMBARQUEMENT ESPAGNOL SUR L'ÉMERAUDE

Après une quinzaine de jours de mer, l'Émeraude arrive à Brest pour une brève escale de 24 heures, pour préparer l'exercice Spontex.

Une autre mission importante attendait le sous-marin au port. Le CC Naranjo Lopez, de la Marine royale espagnole, embarquait pour l'exercice et restait avec nous jusqu'à notre retour à Toulon. Ancien commandant en second du Marsopa, le CC Naranjo Lopez va bientôt prendre le commandement d'un sous-marin de même type. La coopération franco-espagnole dans le domaine des sous-marins n'est pas récente. La Marine espagnole n'est-elle pas dotée de sous-marins de type *Daphné* et *Agosta* ? Cet embarquement est le fruit d'une volonté commune de développer cette collaboration dans le domaine de la formation du personnel et de l'organisation, par la mise en commun de compétences et de moyens. Les liens d'amitié qui unissent nos deux pays n'ont pas été démentis et chacun à bord a rassemblé ses souvenirs de la langue de Cervantès pour répondre aux nombreuses questions de notre hôte. Des domaines aussi divers que les missions du SNA, ses capacités – et en particulier son interopérabilité et son aptitude aux opérations coordonnées – mais aussi l'organisation à la mer, ont été abordés. À quelques faux-amis près qui n'ont pas manqué de déclencher des fous rires, les échanges ont été nombreux et fructueux, tout l'équipage ayant à cœur de montrer avec fierté ses compétences et les performances de l'Émeraude à chaque occasion. Elles n'ont par ailleurs pas manqué durant ces quinze jours (exercice Spontex, passage du détroit de Gibraltar...). Le CC Naranjo Lopez a même découvert la tradition du baptême, un verre d'eau de mer et une coupe de champagne !

Mais les côtes découpées du Var dominées par l'imposante silhouette du mont Faron se profilent déjà à l'horizon : *"Hasta la proxima señor commandante y buena navegacion en su submarino!"* Gageons qu'il ne s'agissait là que du prélude à des échanges riches en enseignements, qui viendront renforcer encore les liens historiques et amicaux qui unissent nos deux marines. ●



Le CC Naranjo Lopez à bord de l'Émeraude pour toute la durée de Spontex.

Baptême de tradition : eau de mer et champagne...



DU OUessant

Poursuivant son déploiement en Méditerranée, le sous-marin *Ouessant* a fait une halte à Tarente, dans le sud de l'Italie, du 20 au 24 avril.

Baignée au nord par les eaux de la *mare piccolo*, minuscule mer intérieure, et au sud par celles de la *mare grande* qui s'ouvre sur le golfe de Tarente et la mer Ionienne, la ville de Tarente s'est développée autour d'une importante base navale. Le canal qui relie ces deux mers coupe la cité en deux : l'ancienne et la nouvelle ville. Un pont tourmant enjambe le canal,

c'est un lieu d'observation privilégié pour les amoureux des bateaux. Cette situation, qui n'est pas sans rappeler l'implantation de Brest au cœur d'une grande rade ouverte sur la mer d'Iroise, illustre aisément les raisons qui ont poussé les deux villes à se jumeler. L'équipage breton du *Ouessant* a ainsi découvert avec plaisir cette cité italienne et son arsenal qui regroupe de nombreux bâtiments modernes. Accosté dans la base sous-marine, le *Ouessant* a ainsi pu se comparer à ses homologues italiens. Les échanges entre sous-mariniers ont été nombreux et chaleureux, et la visite de l'école de navigation sous-marine a été particulièrement appréciée.

Appareillant le 24 avril, le *Ouessant* a franchi, au son de sa cornemuse et sous les applaudissements de nombreux spectateurs, l'étroit canal qui relie *mare piccolo* à *mare grande* pour rejoindre Carthagène où l'attendent les sous-mariniers espagnols. ●

DE LA PERLE

Après quelques jours de transit sous-marin, la *Perle* a fait surface pour s'engager dans le détroit de la Sonde et entamer un transit de près de cinq jours en compagnie du

Dupleix. Dès le retour en surface et l'équilibrage de l'atmosphère du bord avec l'extérieur, les parfums de l'Asie ont envahi le sous-marin bercé par un petit roulis rappelant à l'équipage qu'il entamait, une fois n'est pas coutume, un long périple en surface dans les eaux archipélagiques indonésiennes. Après ce parcours initiatique qui a fait découvrir à certains les charmes de la ligne, à presque tous le bonheur d'admirer un coucher de soleil équatorial et à tous la rudesse des navigations en eaux chaudes quand il fait 35° à bord en moyenne et 60° par endroits, la *Perle*, se faufilant

entre les camions des mers qui embouquent le détroit, s'est présentée devant le port de Singapour. Elle était sur les traces du prince Sang Nila Utama qui, partant de Sumatra, décida d'ériger une nouvelle ville sur cette île peuplée de pêcheurs. Après un rapide accostage à couple du *Jules Verne*, arrivé quelques jours avant, l'équipage a pu enfin poser les pieds sur ce petit bout de terre d'Asie. L'objectif premier de cette escale de quinze jours était de réaliser une période d'entretien intermédiaire du sous-marin avec le soutien du *Jules Verne*. Malgré le rythme soutenu des

travaux, l'équipage a pu profiter des charmes de Singapour dont les somptueux buildings d'Orchard Road et le magnifique Raffle's Hotel du nom de Sir Thomas Stamford Raffle qui, envoyé par la Compagnie des Indes orientales au début du XIX^e siècle, a su valoriser le potentiel économique gigantesque de cette île, véritable carrefour de l'Asie. D'autres encore sont allés flâner dans les ruelles aux odeurs épicées de little India. Tous sont restés abasourdis devant ce pays si cosmopolite et si dynamique qui, chaque année, s'agrandit en dévorant la mer. Pour la première escale

d'un sous-marin nucléaire d'attaque français dans la région, les échanges avec la Marine singapourienne ont été nombreux parallèlement aux travaux de la PEI. Le CEMM de Singapour a ainsi visité le bord ainsi que le ministre délégué à la Défense. Une équipe de quart complète a conduit, avec l'agressivité 'air-play qui nous caractérise, un exercice de lutte anti-sous-marin sur des simulateurs d'entraînement contre des équipages singapouriens incrédules. Enfin, un scénario de combat contre les incendies a été joué à bord de la *Perle* devant une délégation de huit marins singapouriens très attentifs. Travaux effectués, entretiens conduits, relations publiques honorées, curiosités satisfaites, détente méritée, amitiés nouées, tout y était, cette escale mérite un oscar. Nous allons concourir aussi pour Djibouti, notre prochain havre. ●

Cols Bleus n° 2573 19 mai | 2001



CS
Marine nationale

LE RETOUR DU *OUESSANT*

Dernier sous-marin à propulsion classique, de type *Agosta*, en service dans les forces sous-marines françaises, le *Ouessant* a accosté à Brest le 14 mai après un déploiement de soixante-six jours en Méditerranée. Ce périple, commencé le 6 mars dernier, a conduit l'équipage dans sept ports méditerranéens ainsi qu'à Cadix.

Le déploiement a permis de mettre en valeur les compétences des sous-marins français à la faveur des exercices menés avec les marines étrangères rencontrées.

Admis au service actif le 27 juillet 1978, le *Ouessant* sera désarmé et mis en réserve spéciale au mois de juillet 2001. ●

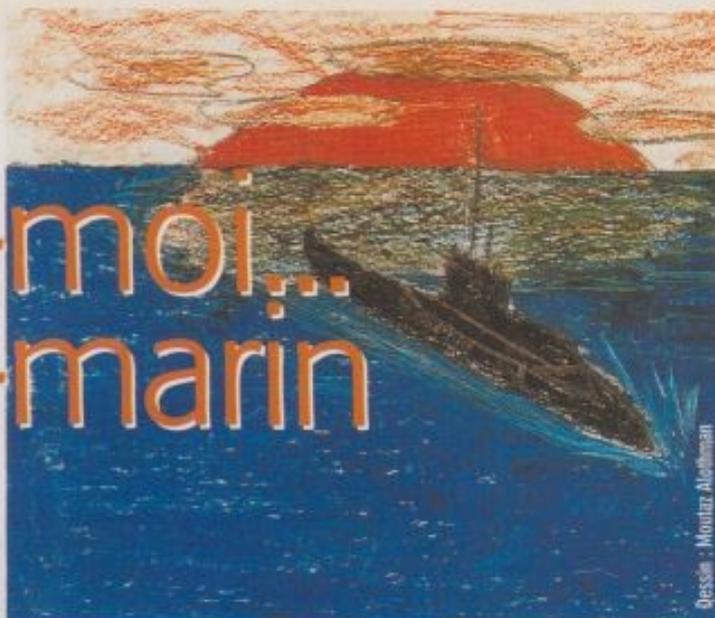
Cols bleus

Cols bleus

MAGAZINE ÉDITION

Raconte-moi... un sous-marin

Lecteurs d'une collection qui leur est destinée, les enfants peuvent aussi en être les auteurs. C'est l'enjeu d'un partenariat éditorial entre la Marine et La Nouvelle Arche de Noé (NAN) qui constitue également un projet pédagogique original.



M^{me} de Pimodan publie une collection destinée à faire découvrir nos institutions aux collégiens (1). L'idée directrice est de mettre les jeunes au centre du projet, les inviter à en devenir les inventeurs et les auteurs au bénéfice de leurs contemporains.

Après un premier contact entre un officier du Sirpa/Marine et un professeur d'arts plastiques du collège Pasteur de Gennevilliers, les rencontres s'organisent. La mairie accueille aussitôt le projet : les responsables du club 11-14 ans y participent activement.

Deux professeurs enseignant le fran-

çais et l'histoire-géographie acceptent de travailler à l'élaboration du livre avec les deux classes de 5^e dont ils sont responsables. Un aide-éducateur ouvre un site internet <http://www.ac-versailles.fr/etabliss/clg-pasteur-gennevilliers> et M^{me} Barbier, principale du collège, donne son accord.

L'année scolaire est déjà entamée quand le commandant du Sirpa/Marine reçoit les futurs partenaires. Il précise le projet et se montre convaincant pour que chacun accepte de travailler pour le titre *Raconte-moi un sous-marin*.

Parution en juin

Au fil des mois, les sorties et les interventions qui ponctuent et nourrissent le projet ont été organisées et partagées par tous les partenaires : visite du port de Gennevilliers, invitation au Salon nautique sur le stand de la Marine, rencontre des collégiens avec un sous-marinier, visite du musée national de la Marine avec l'exposition *Évolution de la navigation, moyens de propulsion*, visite de l'*Argonaute* au parc de La Villette et stage de voile à Gennevilliers pendant les vacances de Pâques. D'autres sorties sont prévues pour les semaines à venir dont une sortie en mer pour vérifier le bien-fondé des connaissances théoriques. Une première maquette du livre, montée par la NAN, encourage les

professeurs et leurs élèves à se tenir prêts au bouclage de son édition. Début juin, l'éditrice a invité quelques élèves à assister chez l'imprimeur au calage du livre dont le lancement est prévu au cours du même mois. La confiance mutuelle des partenaires porte ses fruits dans la réalisation de l'ensemble. Souhaitons que les lecteurs de *Cols Bleus* adoptent ce nouveau livre et en fassent profiter les jeunes de leur entourage. Les auteurs en seront très fiers. ●

Marie-Noëlle Lapeu

(1) *Raconte-moi...* Collection du citoyen. NAN. 35 numéros déjà parus.



Les élèves en visite au musée national de la Marine.

DE LA PERLE

C'est non sans une petite larme que la *Perle* quitte Singapour le 19 avril... Quelques essais, dont un "bidet" ou essai d'étanchéité à l'immersion périscopique, sont nécessaires après cette période d'entretien, et la partie méridionale de la mer de Chine possède quelques rares endroits avec suffisamment de fond pour effectuer un tel test. Cette épreuve est brillamment acquise et notre fier vaisseau commence son long transit en surface dans le détroit de Malacca en compagnie de son frère d'armes pour l'occasion, le *Jules Verne*.

Cet accompagnement peut sembler surperflu sur une route commerciale aussi fréquentée, malheureusement la piraterie sud-asiatique rend ce luxe de précautions obligatoire. Les convois de navires de commerce voient donc passer un bien curieux couple transitant dans le détroit : un imposant bâtiment gris, toutes armes hérissées, gardant sous son aile protectrice un sous-marin rendu vulnérable par un si long transit en surface.

La menace des pirates est bien réelle : un gros vraquier avait été attaqué dans Malacca deux semaines plus tôt. Aussi le quart de nuit dans la "baignoire" prend des airs de guerre de tranchées : gilet pare-balles, casque lourd, Famas, mitrailleuse à poste sur les volets et VHF guerre en liaison avec le PC du *Jules Verne*... Les pirates n'ont qu'à bien se tenir ! Ils sont certainement impressionnés car c'est sans encombre que nous arrivons dans les profondes eaux salvatrices de la mer des Andaman. À proximité des îles Nicobar, la *Perle* s'enfonce à nouveau dans le monde du silence... Prochain arrêt : Djibouti. Certains avaient souhaité une halte technique dans les comptoirs indiens comme faisaient leurs aînés quelques siècles auparavant, ou une période de

détente dans le mythique archipel des Maldives, mais d'autres missions nous appellent plus à l'ouest et, début mai, la *Perle* croise au large de l'île de Socotra et du port yéménite d'Aden. Le golfe d'Aden était, et est toujours, tristement célèbre car y siègent de nombreux trafics d'armes auxquels participèrent le poète Rimbaud à la fin du XIX^e siècle et l'aventurier Henri de Monfreid au début du XX^e. Après une courte patrouille entre la péninsule arabique et la corne africaine, notre sombre vaisseau émerge des profondeurs au nord des îles Musha pour récupérer une section du commando

d'Arta qui barbote pour l'occasion dans le golfe de Tadjourah... Djibouti n'est plus très loin !

Dès l'ouverture du panneau d'accès en passerelle, c'est un mélange moi d'odeurs de mer et de senteurs africaines qui envahit le sous-marin. De l'eau, rassurés par le silence de la propulsion nucléaire, des centaines de dauphins nous accompagnent. Nous accostons le 9 mai au bout du môle Fontainebleau, du nom de ce grand cargo couché sur le flanc dont Armandy fait mention dans *La désagrégation partie de campagne*. L'aviator *La Vallée* nous y attend, défenses à

poste, lance-amarras en poigne pour la première de nos deux escales djiboutiennes. Un peu d'histoire tout d'abord... C'est en 1862 que, préoccupée par l'hégémonie anglaise au Moyen-Orient et dans l'Est de l'Afrique, la France signe un traité d'amitié avec les sultans de Tadjourah, Raheito et Gobaad. Quelques années plus tard, un décret vient parachever l'implantation française en créant la côte française des Somalis et la ville de Djibouti. Par la suite, ce site a servi de centre de stationnement aux forces françaises durant les deux guerres mondiales. Et c'est seulement en 1977, après un réfé-

rendum, que l'indépendance est octroyée au territoire des Afars et des Issas et qu'il prend le nom de république de Djibouti. Cette jeune république, même si elle est indépendante, compte cependant pour sa stabilité sur la présence permanente des forces françaises sur son territoire. La *Perle* est d'ailleurs l'hôte, durant cette période de relâche, de l'École du désert, le 5^e Rhaom.

Mais que retiendront les marins de la *Perle* de ce petit bout d'Afrique ? Certainement les paysages magnifiques des lacs Abbe et Assal et du Grand Bara, la faune aquatique de l'île Maskali, les échoppes colorées de la rue des Mouches, l'accueil des autochtones, l'amitié des Français expatriés, la paix enfin revenue, la chaleur étouffante bien sûr, mais aussi la misère douloureusement ressentie. "Le soir venu, sachant que notre départ était imminent, Djibouti nous parut soudain plus tolérable", raconte Evelyn Waugh dans *Hiver africain*. Pour nous, c'est différent et c'est à regret et la tête remplie d'images que la *Perle* quitte Djibouti pour entamer la remontée de la mer Rouge vers son dernier arrêt, Toulon. ●



LATITUDES

MISSION

PAR L'ÉQUIPAGE BLEU DU SNA PERLE

Sauras-tu faire de ton rêve une réalité ?

La revue navale

ED: Louis-Marie Tilly

Devant la porte de l'Inde de Bombay - l'actuelle Mumbai -, une foule dense s'agite en tous sens. Assourdi par le vacarme, l'équipage de la *Perle* découvre un monde inconnu. Les efforts pour déployer le SNA en océan Indien sont récompensés par le spectacle de l'Asie, entre modernité et archaïsme, richesse et pauvreté.

Un mois auparavant, l'équipage de la *Perle* à Toulon s'affairait aux derniers préparatifs. Chacun est mis à contribution, pour rassembler la documentation nautique, superviser l'embarquement du matériel complémentaire sur le *Dupleix* et le *Jules Verne*, préparer l'escale d'un bâtiment à propulsion nucléaire dans un port étranger ou les différents passex avec les marines étrangères. Le court passage à quai met la résistance de chacun à rude épreuve, mais tous les esprits sont tournés vers l'océan Indien. Après l'*Émeraude*, c'est au SNA *Perle* d'incarner la volonté de la France d'affirmer sa présence dans cette région du monde.

Le bateau s'impatiente dans ses amarres. C'est bientôt l'heure de l'appareillage. Sous les regards envieux de l'escadrille, le commandant ordonne fièrement de larguer partout. À nous les différents bassins de Méditerranée, les mers Rouge, d'Arabie et d'Oman, à nous l'océan Indien.

"En route"

Sur le canal de Suez, nous retrouvons le *Dupleix*. Le chenalage d'une journée est une expérience déjà dépaysante. Il est en effet peu commun de naviguer au milieu des dunes ou entre une route et

une ligne de chemin de fer. Puis, nous nous dirigeons vers le détroit de Bab el-Mandeb. Les actes récents de piraterie laissent planer le doute sur l'origine du nom mystérieux de *Porte des Larmes*. Le doit-on aux pirates ou aux tempêtes ? Deux semaines plus tard, nous accostons à Djibouti. C'est la première escale et, déjà, il nous faut réviser nos valeurs occidentales et apprendre à penser différemment. Les vendeurs, assis à même le trottoir, hèlent les passants. L'odeur de la terre africaine se mêle à celles des pots d'échappement des taxis noir et vert. Djibouti est surtout attachante par ses paysages lunaires et stériles, ses vestiges de la gloire passée (huitième port mondial en 1966) et la rencontre de ses

habitants qui comptent beaucoup sur l'aide française.

Exercice Said Al Heetan 01

Nous appareillons 3 jours plus tard. Le transit vers le détroit d'Ormuz est mis à profit pour effectuer avec le *Dupleix*, un *Atlantique 2* et la frégate émirienne *Al Amirats* un exercice commun de lutte anti-sous-marin baptisé *Said Al Heetan 01*. C'est l'occasion d'illustrer le potentiel et l'intérêt du sous-marin dans cette partie du monde et de renforcer les liens de coopération avec les Émirats arabes unis, avant d'accoster à Abu Dhabi.

En quelques jours, nous avons été transportés à travers la mer d'Oman sur un autre continent, entre tradition et moder-



La France est représentée par la frégate *Dupleix* et le SNA *Perle*.



L'Inde, entre modernité et archaïsme, richesse et pauvreté.

nité. Djibouti semble bien loin. L'escale à Abu Dhabi est l'occasion d'avoir un bref aperçu du monde islamique, à l'image des femmes voilées et des appels du muezzin à la prière. La capitale émirienne voit son essor économique illustré par le nombre et la rapidité des constructions aux architectures modernes.

Après quelques achats, il faut déjà repartir. Nous quittons le Golfe, dont la température et la salinité des eaux élevées constituent un environnement riche d'expériences pour la navigation sous-marine. C'est avec plaisir que nous passons le détroit d'Ormuz en plongée.

Bientôt, les "oreilles d'or" sont les premiers à deviner l'intense activité qui se prépare à Bombay, notre troisième escale.

Peu à peu, bateaux de pêche, cargos et bâtiments militaires se font plus nombreux. Comme la *Perle*, soixante-quinze navires de combat sont venus participer à l'International Fleet Review, organisée pour le cinquantième anniversaire de la république indienne (CB n° 2569 du 7 avril 2001).

Bombay, porte de l'Inde

Bombay est une ville cosmopolite à la physionomie originale et profondément attachante. La ville respire une atmosphère anglaise, où les plus beaux immeubles évoquent, tant par leur nom que par leur style, l'influence britannique et particulièrement victorienne.

La vive curiosité suscitée par la présence inhabituelle d'un sous-marin nucléaire dans la rade de Bombay occasionne de nombreuses visites, témoignant de l'intérêt de la Marine indienne pour la propulsion nucléaire. Comme le note *Flottes de combat*, édition 2000, le SNA semble un objectif *a priori* accessible pour l'Inde, qui maîtrise l'énergie nucléaire.

Tremblez néophytes !

Riches de la rencontre avec ce pays millénaire, nous repartons pour un long parcours vers notre dernière escale. La traversée de l'océan Indien dans le sens nord-sud s'effectue via le Nine Degree Channel passant au large des Maldives. Certains rêvent des sables blancs que nous longeons. D'autres, plus nombreux, s'inquiètent du passage de la ligne. Le spectacle proposé remporte un vif succès, permettant un défolement et un amusement qui

L'INTERNATIONAL FLEET REVIEW (IFR)

Le cinquantenaire de l'Union indienne devait avoir un rayonnement international. À cette occasion, 70 bâtiments de guerre sont venus participer à la revue internationale du 17 février 2001, organisée dans la rade de Bombay. Étaient présents : 45 bateaux indiens, du patrouilleur au porte-aéronefs, un navire par pays invité (dont les États-Unis, la Pologne, l'Iran, le Royaume-Uni, l'Australie et la Russie). La France était représentée par la frégate *Dupleix* et le SNA *Perle* qui, seul sous-marin étranger et seule plate-forme nucléaire, fut accueilli comme la star du rassemblement. ●

demandent inventivité et créativité. Au rythme des exercices effectués avec le *Dupleix*, le SNA se hâte vers le point le plus sud de son déploiement. Enfin, au matin du 6 mars dernier, nous faisons surface. Les premiers en passerelle découvrent Rottnest Island, puis Garden Island. Fremantle n'est pas loin. La voici, l'Australie tant attendue !

C'est la fin du périple de l'équipage bleu. Chacun refait une dernière fois le tour de ses installations, avec un plaisir teinté de nostalgie. Pour le bateau, ce n'est que la moitié du voyage. À 15 000 nautiques de Toulon, l'équipage rouge vient prendre la relève. C'est à lui que reviendra le plaisir de ramener la *Perle* à son port d'attache. ●



Le SNA *Perle*.

L'espace franchit le dioptre !

L'espace est dans leur domaine à l'EMA. Invités à Brest par Alfost, ils ont présenté leur mission aux sous-mariniers mais sont d'abord venus pour découvrir les installations de la Fost à Brest et à l'île Longue. Récit de la visite.

La rencontre brestoïse offrait l'occasion d'échanges fructueux et directs entre des forces opérationnelles et des membres de l'état-major soucieux de rester au plus près des réalités du terrain. Le général de brigade aérienne Daniel Gavoty, chef du bureau espace, le rappelle d'ailleurs volontiers : *"J'ai toujours pensé que les états-majors devaient descendre de leur tour d'ivoire et s'informer des réalités du terrain, pour mieux répondre aux préoccupations des forces. Cette coopération est indispensable à une construction saine de l'avenir."*

1 sous-marinier en vaut 2

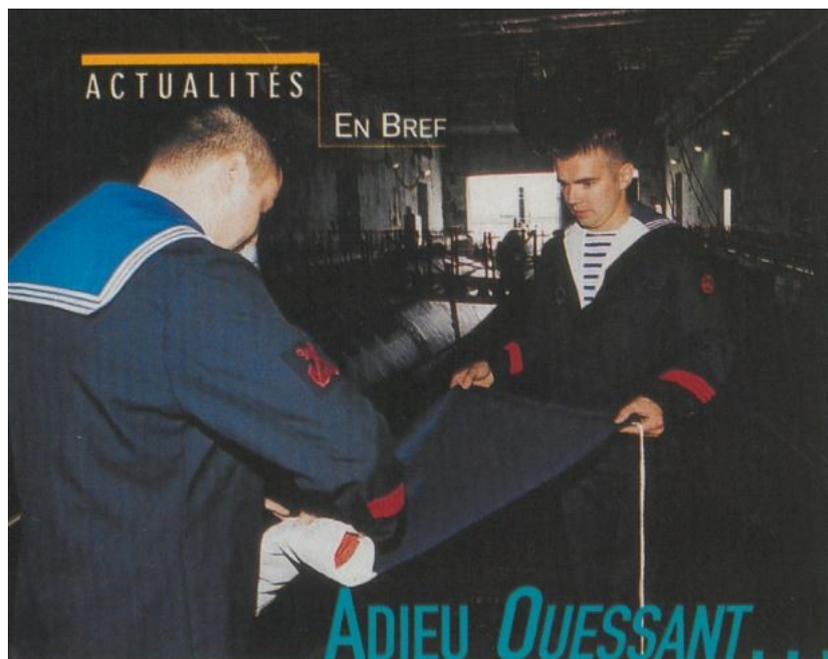
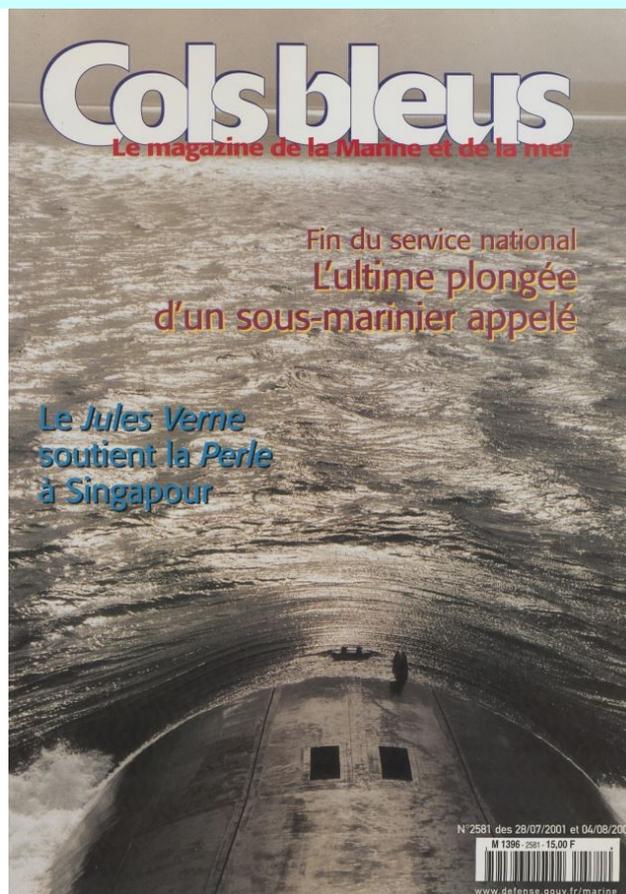
La rencontre prévoyait des visites de sous-marins, de l'escadrille des SNLE avec sa batterie de simulateurs destinés à la formation des équipages, de la base opérationnelle de l'île Longue, temple de notre Force océanique stratégique, et du tout nouveau centre opérationnel de la Fost (Cofost), déplacé tout récemment de Houilles à Brest. Une présentation par le chef d'état-major d'Alfost a permis de comprendre comment nos forces sous-marines permettaient de répondre à l'ensemble des missions de dissuasion, de prévention, de projection et de protection. Quatre SNLE et six sous-marins nucléaires d'attaque constituent désormais le format de notre force sous-marine.

Sous-mariniers touch !

Le nombre de bâtiments peut paraître faible aux non initiés ! C'est oublier que chaque sous-marin dispose de deux



équipages (Bleu et Rouge), permettant de doubler le temps passé à la mer et d'exploiter ainsi pleinement la capacité d'éléments dont la seule limite est sans doute la résistance humaine à durer plus de 70 à 80 jours d'affilée sous l'eau sans revoir le soleil et notre bonne vieille terre. L'ensemble des lieux visités et toutes les présentations auxquelles ont assisté les membres du bureau espace ont suscité la plus vive admiration. Le professionnalisme et le savoir-faire des sous-mariniers est légendaire. L'état d'esprit et la motivation du personnel rencontré ont offert une excellente image de l'ensemble des forces sous-marines à des officiers et sous-officiers venant d'horizons aussi différents que ceux de la cavalerie, de l'artillerie, du génie pour l'armée de Terre, de l'aviation de chasse ou des services techniques pour l'armée de l'Air. ● CF 116



Entré au service actif le 27 juillet 1978, le sous-marin *Ouessant* était le dernier sous-marin à propulsion classique (type *Agosta*) en service au sein des forces sous-marines françaises. Il a été officiellement retiré du service actif à l'issue de son déploiement en Méditerranée en juin de cette

année et mis en réserve spéciale au mois de juillet 2001. Son équipage et son dernier commandant, le CC Philippe Laurent, ont procédé à une ultime rentrée des couleurs le 13 juillet à la base sous-marine de Laniron à Brest. La cérémonie était présidée par le CA Pascal Durieux représentant le VA Édouard Scott

Marine nationale/PM Tomard



de Martinville, commandant les forces sous-marines et la force océanique stratégique. Elle mettait un terme à vingt-trois ans de service actif au cours desquels le sous-marin aura effectué 33 637 heures de plongée et parcouru 338 681 nautiques. Le *Ouessant* évoquait le souvenir de la victoire du comte d'Orvilliers sur l'amiral britannique Keppel le 27 juillet 1778. C'en est donc fini des sous-marins diesel, de leur légende, mais aussi de leur discrétion au service des opérations spéciales. L'avenir des sous-marins d'attaque s'appelle désormais *Barracuda*. ●

EXPÉRIENCE

PAR L'ASPIRANT THOMAS ROBERT-COLMAY



Quelques appelés seulement pouvaient embarquer sur les SNLE de la Force océanique stratégique. L'un des tout derniers d'entre eux conte pour *Cols Bleus* l'expérience qu'il a vécue au sein de l'équipage rouge du SNLE *L'Inflexible*. Dernière patrouille.

Mes études de commerce tout juste terminées, une aventure des plus enrichissantes m'est offerte par la Marine nationale où j'ai eu la chance de faire mon service militaire. Après trois mois de cours au CIN Brest en tant qu'élève officier de réserve chef de quart, j'embarque à bord du SNLE *L'Inflexible* équipage rouge. C'est pour moi la promesse de vivre une expérience rare. Je découvre pour la première fois le sous-marin au bassin à l'île Longue. Se révélant ainsi entièrement au regard, il en est d'autant plus impressionnant.

Une intégration rapide

Arrivé en pleine période d'entretien, cela facilite mon intégration au sein de l'équi-

page. Mes fonctions d'officier de détail me permettent d'ailleurs d'accélérer cette démarche. Parcourant sans cesse les coursives afin de contrôler l'évolution des travaux, je finis par connaître très vite tous les membres de l'équipage. J'en profite aussi pour apprendre le bâtiment et je suis frappé par la passion avec laquelle ces hommes me présentent leurs installations respectives.

Mais déjà les préparatifs touchent à leur fin et c'est bientôt le moment du premier départ. Le tour sur rade nous permet de valider la préparation au matériel. C'est maintenant aux hommes d'être prêts pour la mission principale de ce cycle : la validation du système d'arme M45 sur *L'Inflexible* avec en point d'orgue le tir d'un missile balistique d'exercice.

Le mois de mer qui nous attend est donc dédié aux exercices et à diverses évaluations mais, pour moi, c'est aussi la découverte de l'univers du sous-marinier. Lorsqu'après un transit de surface agité nous nous apprêtons à plonger, je dois alors avouer que je ressens une émotion particulière. Autour de moi, l'équipage s'active et les ordres se succèdent. En tant qu'adjoint chef de quart, je me tiens prêt à travailler sur un éventuel contact. En attendant, je ne perds par une miette de ce qui se passe au central opérations. Après l'enthousiasme de ces premiers moments de plongée, je m'habitue très vite à l'idée de vivre sous l'eau. La vie se rythme par les quarts et, petit à petit, je prends mes marques. J'apprends ainsi à mes dépens que l'on ne prend pas de

Cols Bleus n° 2581 04 août 2001

douche pendant les postes de propreté. Erreur typique de midship qui fait rire tout l'équipage.

Les exercices tactiques se succèdent et je goûte au plaisir de jouer au chat et à la souris avec un SNA. La tension est palpable au CO chaque fois que les veilleurs annoncent un contact sonar. Il faut alors élaborer très rapidement une solution sur le contact. J'ai l'impression d'être plongé dans un film, bien que je ne sois pas à la fin de mes surprises. En effet, un autre moment fort fut de voir apparaître dans le périscope la silhouette menaçante d'un avion de patrouille maritime.

Alternance d'exercices et de patrouilles

Après ces exercices, nous prenons un rythme de patrouille pour quelques semaines. Je découvre ainsi toutes les activités offertes par le bord et, alternant quart et distractions, je m'offre régulièrement un petit jogging en tranche missile. Le jour du retour arrive et je redécouvre le plaisir tout simple d'admirer le ciel. Sous un soleil radieux, inhabituel en cette saison, nous croisons à l'entrée du goulet le mythique trimaran *Trophée Jules Verne*; les deux monstres des mers s'observent alors avec admiration.

Une courte période à terre nous permet de boucler les préparatifs du tir, toutes

les énergies sont canalisées vers cet objectif, et l'équipage coopère étroitement avec DGA/SPNuc, EADS et DCN Brest pour que rien ne soit laissé au hasard.

Nous voilà repartis pour quelques jours de mer. Accompagnés d'un dispositif de sécurité conséquent pour éloigner pêcheurs et plaisanciers, nous nous présentons le 17 avril dans la zone de lancement, au large de Penmarc'h. Toute l'attention est cette fois-ci portée sur le tube n°15 duquel s'échappera bientôt le missile d'exercice. L'équipage parfaitement entraîné enchaîne la procédure sans aucune hésitation. Plongée avec le mât de champ de tir, prise de gîte, ralliement de l'immersion de lancement. Le compte à rebours égrène inéluctablement les heures, puis les minutes et les secondes. La tension monte quand l'ordre de tir est envoyé au système. À H0, le bateau tremble de toutes ses 9 000 tonnes alors que le missile s'élance pour une course folle de plus de 5 000 km. Si le rôle du sous-marin est joué, chacun retient son souffle dans l'attente du résultat du vol dont les différentes phases sont commentées par l'officier d'essai depuis le centre d'essais des Landes. Les premières analyses laissent entrevoir une réussite totale. L'opération Taranis s'achève en apothéose, à la satisfaction de tous.

Moins spectaculaire mais cependant fondamentale pour permettre à *L'Inflexible* de reprendre bientôt la mission de dissuasion, il reste à confirmer la qualification nucléaire du système d'armes M45.

Le système d'armes M45

Débarquement du mât, reconditionnement du tube d'exercice, passage au bassin pour embarquer un missile opérationnel et nous repartons pour une ultime sortie en présence des représentants de la commission mixte de sécurité qui doivent s'assurer de la capacité de *L'Inflexible* et de son équipage à mettre en œuvre le missile M45 dans le respect des exigences de sûreté nucléaire. Deux jours de mer suffisent pour ce dernier examen. Nous pouvons passer la suite à l'équipage bleu auquel il appartiendra d'embarquer la dotation opérationnelle et d'effectuer bientôt la première patrouille avec des missiles M45.

Pour ma part, l'aventure marine continue, au grand air cette fois. Pour parfaire mon expérience, je rejoins la *Belle Poule* qui prépare son déploiement prochain en Méditerranée. Ainsi cette année passionnante est-elle complétée par quelques belles escales et laisserai-je la place aux volontaires aspirants qui pérenniseront ce lien armée-nation, tant chargé de symboles à bord des SNLE. ●



Appareillage pour l'opération Taranis.



Les derniers aspirants EDR à bord de *L'Inflexible*. À droite, l'aspirant Thomas Robert-Colmay.

Photos : Marine nationale

Photos retournées à Asp. T. ROBERT-COLMAY

Prochaine station Singapour

Le *Jules Verne* est rentré récemment d'une mission de six mois en océan Indien baptisée Vulcain 01. Une campagne presque entièrement dédiée au soutien opérationnel, en particulier à l'égard du SNA *Perle* dont le bâtiment-atelier polyvalent a été le compagnon attentionné à la faveur d'une longue relâche à Singapour.

Après une relève d'équipage en Australie, une première pour un sous-marin nucléaire d'attaque, la *Perle* accompagnée du *Dupleix* s'est présentée le 5 avril devant la base de Changi à Singapour. Le *Jules Verne*, arrivé quelques jours plus tôt, attendait le sous-marin, renouant ainsi avec la vocation du premier bâtiment du nom : ravitailleur de sous-marins.

Les équipes soutien montent aussitôt à bord pour une période d'entretien de SNA en port étranger, ce qui ne s'est jamais fait auparavant. Ce challenge, préparé de longue date par le service de soutien de la flotte, DCN, le *Jules Verne* et l'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque, va trouver son épilogue aux antipodes.

L'opération est en effet le fruit d'un long travail d'équipe conduit depuis plusieurs mois par tous les acteurs de l'entretien. Zéro défaut, zéro retard, zéro complication, tel était le contrat. Adaptabilité, efficacité, ingéniosité, entraide en sont les maîtres mots.

En novembre 2000, une équipe de sous-marinière a été envoyée en précurseur à Singapour. Pendant ce temps, à Toulon, le *Jules Verne* validait avec l'*Émeraude* l'ensemble des interfaces ; un SNA est gourmand : il lui faut de l'eau (froide, chaude, déminéralisée, potable), de l'huile, de l'air, du courant électrique, des repas...

Une fois le *Jules Verne* techniquement paré à accueillir le sous-marin, il est nécessaire de rassembler les rechanges et l'outillage nécessaires. L'ensemble de ce matériel est embarqué sur le *Jules Verne*, le *Dupleix* qui accompagne le SNA durant son déploiement et même l'*Ouragan* qui doit croiser dans ces parages lointains.

La dernière étape consiste à planifier le travail sur les deux semaines et demie prévues, aussi bien pour ce qui concerne

les travaux et contrôles préventifs que pour le correctif, inévitable à bord d'un bâtiment parti de France depuis quatre mois.

Un résultat à la hauteur des préparatifs

Trois interventions importantes vont être réalisées. La première est l'échange complet de la charge de fréon d'une usine de réfrigération de l'atmosphère, manipulation particulièrement sensible du

Le CF Thierry Soudet, commandant le *Jules Verne*, remet la médaille de la Défense nationale à plusieurs marins du BAP.



LATITUDES

ESCALE

► fait des conditions de navigation dans les eaux chaudes de cette partie du monde qui imposent une réfrigération permanente du bord. Cette opération nécessite une coordination très fine des travaux car elle demande des manutentions lourdes dans des locaux dont l'accès est limité.

La deuxième opération concerne le remplacement de la commande hydraulique d'un sectionnement de la réfrigération principale de la machine nécessitant, là encore, une manutention délicate dans un local exigü.

La troisième consiste en une reprise d'étanchéité sur un autre sectionnement du circuit de réfrigération interne de la machine.

Outre ces travaux majeurs, de nombreuses confections et autres réparations ont pu être réalisées dans les ateliers du *Jules Verne*.

Une telle liste de travaux ne peut être honorée sans une organisation solide et une bonne collaboration de tous. Dans ce but, DCN Toulon a dépêché sur place une équipe de cinq personnes : deux ingénieurs, une personne chargée de la coordination des travaux, un spécialiste de la manutention à bord des sous-marins et un spécialiste en instrumentation. De son côté, le service de soutien de la flotte de Toulon a envoyé l'un de ses ingénieurs responsables de l'entretien des SNA. La bonne entente et une étroite coopération ont permis, au fil des réunions quotidiennes de planification, d'harmoniser les méthodes de travail et d'obtenir le résultat escompté.

L'organisation est une chose, le travail en est une autre. Dès le début, les ateliers du *Jules Verne* ont tourné à plein régime, l'équipage de la *Perle* et l'équipe DCN donnant aux chefs d'atelier les éléments indispensables à la conduite de chaque intervention.

Le bien-être du personnel est également pris en compte puisque tout l'équipage du sous-marin est hébergé à bord du *Jules Verne*, devenu pour la circonstance bâtiment hôtelier polyvalent. De même, et bien qu'à chaque jour de la PEI toutes les compétences nécessaires à l'avan-



À Singapour, la *Perle* à couple du *Jules Verne*.

cement des travaux soient présentes à bord, les fêtes de Pâques permettent à tous de profiter de trois jours libres consécutifs, repos salvateur au milieu de cette période d'entretien très dense.

Approfondir les liens avec la Marine singapourienne

Mais réussir la PEI n'est qu'une partie de la mission ; approfondir les liens déjà étroits avec la Marine singapourienne constitue un deuxième volet. Ainsi, cette escale a-t-elle donné également l'occasion aux deux marines de se rencontrer. En présence de l'ambassadeur de France à Singapour, un déjeuner officiel à bord du *Dupleix* puis un grand cocktail sur la plage arrière du *Jules Verne* sont ainsi organisés le jour de l'arrivée de la *Perle* et du *Dupleix*. La *Perle* a reçu à bord le

ministre délégué à la Défense et le chef d'état-major de la marine. Les Singapouriens ont pu visiter nos bâtiments, en particulier la *Perle*, premier SNA français et premier bâtiment à propulsion nucléaire à faire escale en ces lieux.

Les trois commandants ont assisté en retour à l'admission au service actif des deux derniers LPD de la marine singapourienne avant d'être invités à un déjeuner-buffet réunissant les hautes personnalités de la RSN (Republic of Singapore's Navy).

Le contact établi avec les nombreux officiers de liaison qui nous ont été affectés est à la mesure des relations bilatérales, particulièrement chaleureuses. Des officiers du *Jules Verne* ont eu le privilège de visiter le RSS *Endurance* en retour d'un déjeuner des commandants offert à bord du BAP.



Ci-dessus : et que ça brille ! La garde d'honneur se prépare à accueillir l'ambassadeur. En haut à gauche, les autorités singapouriennes ont été reçues pour un déjeuner officiel à bord du *Dupleix*.

En bas à gauche, honneurs à l'ambassadeur de France à Singapour à son arrivée à bord du *Jules Verne*.

Un exercice sécurité est organisé à bord de la *Perle* devant une délégation de huit marins singapouriens. Tout l'équipage est mis à contribution pour montrer l'ensemble de l'organisation de la lutte contre un sinistre en mer et faire une démonstration de notre matériel de lutte contre les incendies. Les sous-marinières singapouriens organisent pour leur part une séance de simulateur de lutte anti-sous-marine pour une équipe de quart de la *Perle*. Ces différentes rencontres ont été couronnées par l'embarquement à bord de la *Perle* de deux officiers mécaniciens singapouriens, leur permettant de découvrir nos méthodes de travail lors des essais de sortie de PEI : balancements de la propulsion à plusieurs allures en surface, plongée non loin des côtes, dans les eaux peu profondes de la mer de Chine, étaient au

programme. Le succès de cette plongée a montré combien les deux semaines de travaux ont été menées dans le respect des règles de la qualité. Relations bilatérales certes mais sans oublier nos compatriotes. Le voyage d'études du Centre des hautes études de l'armement (Chear) donnait l'occasion d'associer ses membres à notre escale dans la cité du Lion. Au dîner et au cocktail à leur initiative ont répondu déjeuner à bord du *Jules Verne* et visite du BAP pour quelques-uns d'entre eux. La communauté française n'a pas été délaissée. Les multiples rencontres sportives, qui ont opposé les équipages des bâtiments aux élèves du lycée français, ont conduit à en inviter deux cents environ pour une visite du *Jules Verne*. C'est donc fiers du travail accompli et heu-

reux d'avoir pu contribuer au rayonnement de la France dans la région que les équipages de la *Perle* et du *Jules Verne* se sont séparés le 24 avril au terme d'une navigation de conserve de quelques jours dans le détroit de Malacca. Chacun a regagné ses marches, sous la surface ou sur la mer, l'Inde pour le premier, Djibouti pour le second, courte relâche qui annonçait le terme d'une mission Vulcaïn de près de six mois. Chacun garde en mémoire l'enrichissement mutuel apporté au travers de cette collaboration efficace, empreinte d'une grande estime mutuelle et d'une forte amitié entre des équipes d'origines professionnelles diverses, peu habituées à travailler directement ensemble et encore moins aussi loin de Toulon. Il n'y a plus qu'à recommencer ! ●

Cols Bleus n° 2582 18 août 2001



André Sulmon est mort

Marin et artiste, André Sulmon a signé la création des motifs symboliques et sculpté les tapes de bouches originales de nombreux bâtiments. On lui doit en particulier la réalisation des armoiries des SNLE de nouvelle génération *Le Triomphant* et *Le Téméraire*. Il avait été lui-même sous-marinier pendant les 17 années qu'il a passées dans la Marine, totalisant plus de 20 000 heures de plongées opérationnelles. Ses obsèques ont été célébrées à Plabennec, le 25 juillet 2001. Il n'avait que 52 ans.

Cols Bleus n° 2585 15 septembre 2001 suite page 35

ACTUALITÉS

EN BREF

THALASSA EN PLONGÉE !

Expert de l'audiovisuel au Sirpa Marine, Pierre Dubrulle est le conseiller écouté et l'interlocuteur privilégié des auteurs et réalisateurs s'intéressant aux forces navales. Chaudes recommandations du "Monsieur cinéma" de la Marine aux lecteurs de *Cols Bleus* qu'il invite à ne surtout pas manquer le prochain *Thalassa*.

Cols Bleus : Comment ce documentaire approche-t-il le monde des sous-marins ?

Pierre Dubrulle : En rendant compte au mieux du quotidien d'une patrouille d'un SNLE. L'approche est très humaine et met l'accent sur l'absence et la séparation. La journaliste Karin Anska n'a pas embarqué sur *Le Téméraire* mais elle a confié deux caméras numériques à l'équipe médicale du bord pour tenir une sorte de carnet de bord. De son côté, elle s'est intéressée aux familles des sous-mariniers en les rencontrant avant la campagne et après.

CB : Un projet difficile à monter...

PD : Il a fallu trouver une équipe médicale, un commandant qui acceptent cette donne, convaincre l'état-major de la Force océanique stratégique, une date de patrouille... Ce projet est loin d'avoir été improvisé ou monté à la hâte. Après une méfiance au départ légitime, les sous-mariniers se sont laissés convaincre. En fait, la venue de la journaliste à l'île Longue a été décisive. Manifestement, elle a su se montrer convaincante et surtout se faire accepter par l'équipage du *Téméraire*. Une performance originale pour un résultat étonnant. À vous d'en juger ! ●

Propos recueillis par Séphane Dugast

Soixante-dix jours sous les mers. Un reportage de Karin Anska, Olivier Raffet, Bernard Gasdepaz et Michel Anglade. *Thalassa*. France 3, le vendredi 14 septembre à 20 h 50.



Karin Anska et l'équipe médicale du SNLE.

Marine nationale

EXERCICE

Sains et saufs

Retour en surface du *Ouessant*
à l'issue de l'exercice d'évacuation.

L'*Ouessant* a effectué sa dernière sortie en mer en réalisant un exercice de sauvetage individuel de sassement de personnel : Escapex 2001.

Moins d'un an après le drame du *Koursk*, l'exercice a été l'occasion pour la Marine de montrer les moyens de sauvetage d'un sous-marin en détresse, et de confirmer le savoir-faire des sous-mariniers français dans ce domaine. Tout est pris en compte pour la survie à bord du sous-marin en difficulté : contrôle de l'atmosphère, boisson, nourriture, lutte contre le froid, éclairage, communication avec l'extérieur... La capacité de renouveler et de contrôler l'atmosphère depuis l'extérieur existe également. L'exercice *Ventilex*, réalisé à bord de l'*Ouessant* avec le concours de *Cephissier*, des plongeurs du GPD de Brest et de *Ailette*, a montré l'efficacité du contrôle et du renouvellement de l'atmosphère par moyens extérieurs.

Comment localiser un sous-marin ?

Une bouée émettrice est larguée en cas de problème. Son repérage est effectué d'abord par le système international de secours par satellite (Cossas/Sarsat), puis par l'avion d'alerte, un *Falcon*. Une balise sonore fixée sur le sous-marin permet aux moyens dépêchés sur zone (Patmar, bâtiments de surface) de le localiser avec précé-

cision. L'utilisation de bâtiments spécifiques (chasseur de mine, bâtiment hydrographique) permet ultérieurement de visualiser le sous-marin posé sur le fond et d'évaluer les conditions de sauvetage (gîte et assiette, dégâts apparents...). Cette procédure a été validée lors de l'exercice *Smashex* en mai, sous la coordination conjointe de *Ceclant* et d'*Alfost*.

12 volontaires par 28 m de fond

Leur mise en œuvre pour entraînement individuel fait l'objet des exercices *Escapex*. La formation initiale et l'entraînement individuel sont réalisés en piscine au Centre d'entraînement au sauvetage individuel (Cesi), à l'île Longue, pour tout le personnel sous-marinier. Cette pratique est contrôlée par les autorités organiques. Après avoir simulé une avarie majeure nécessitant l'évacuation de l'équipage, l'un des deux sas de sauvetage du *Ouessant* a été mis en œuvre pour faire remonter à la surface douze sous-mariniers, choisis parmi les officiers et officiers mariniers volontaires des escadrilles de Toulon et Brest. Equipés de leur combinaison individuelle de sauvetage SM 1000, ces volontaires ont quitté un à un le bord, par 28 m de fond, et ont été récupé-



Un à un, les 28 volontaires sortent du sous-marin.

rés en surface, secs et en bonne santé, par les plongeurs du GPD. Cet exercice suscitait l'intérêt de nombreux observateurs et en particulier des médias français. La démonstration intéressait aussi plusieurs marines étrangères dont celles possédant des sous-marins de construction française. La participation des Espagnols à l'exercice devrait ainsi se concrétiser par l'organisation d'un *Escapex* sur l'un de leurs sous-marins de type *Agosta*. Confirmant le réalisme et l'utilité de l'entraînement au Cesi, l'exercice prouvait l'intérêt de la validation

régulière en situation réelle. Facilité jusqu'à présent par l'aptitude qu'ont les sous-marins classiques à se poser sur le fond, ce type d'entraînement se poursuivra sans doute en utilisant un sous-marin nucléaire d'attaque en plongée statique, et de manière internationale en continuant à participer aux exercices de sauvetage des marines alliées, avec lesquelles la Marine travaille sur le projet d'un nouveau système de sauvetage collectif pour sous-marins : le NSRS (Nato Submarine Rescue System). ●

CC Philippe Laurent

ÉCHANGES INTERNATIONAUX

Plongée franco-polonaise

À l'occasion du centenaire des forces sous-marines britanniques, les marines européennes, américaine et russe avaient dépêché chacune un de leurs sous-marins, dont le *SNA Saphir* pour la France. Un sous-marinier français a pu embarquer pendant 3 jours sur le sous-marin diesel polonais *Orp Orzel*.

Naviguer sur un sous-marin de classe *Kilo* avait déjà un léger goût d'aventure. Naviguer sur un bâtiment dont la Marine a connu les deux grandes organisations militaires de l'après-guerre ajoutait un parfum de curiosité particulièrement intéressant. Le 14 mai 1955, la Pologne adhère au pacte de Varsovie. Après la chute du bloc soviétique à la fin des années 1980, elle entame un revirement politique, économique et social sur un modèle plus occidental. Le 12 mars 1999, la Pologne devient membre à part entière de l'OTAN et, par la même occasion, le pays le plus oriental de l'organisation au sein de laquelle son rôle devrait se développer peu à peu.

Transit en surface en mer d'Irlande

Au programme de l'embarquement : un transit de deux jours en mer d'Irlande et la traversée du canal Saint-Georges ; puis un jour d'exercice avec des avions de patrouille maritime français et la frégate *Primauguet*. L'enjeu principal est d'apprécier l'interopérabilité du sous-marin Polonais dans des exercices avec des unités françaises.

Dès l'appareillage, je comprends que le ton général est à l'humour ; les Polonais se parent de coiffures écossaises pour dire leur au revoir à leurs hôtes britanniques.

La mer est calme, la brume écossaise s'est dissipée et laisse bientôt place à un beau ciel bleu semé de quelques nuages. L'atmosphère semble idéale pour converser avec l'équipage et faire connaissance avec le bateau. Éric, l'un des officiers ingénieurs, me

fait faire un tour du bord. Je découvre alors un bâtiment en parfait état intérieurement comme extérieurement. L'*Orp Orzel* jauge 3 400 t en surface et plus de 3 000 t en plongée. Il peut atteindre des vitesses de 12 nœuds en surface et de 17 nœuds en plongée. D'un point de vue purement technique, le passage d'une coopération avec les Russes à une coopération OTAN nécessite la conversion de certains équipements, en particulier en

matière de navigation et de communication. Le sous-marin polonais adapte donc peu à peu son matériel, essentiellement avec des équipements allemands.

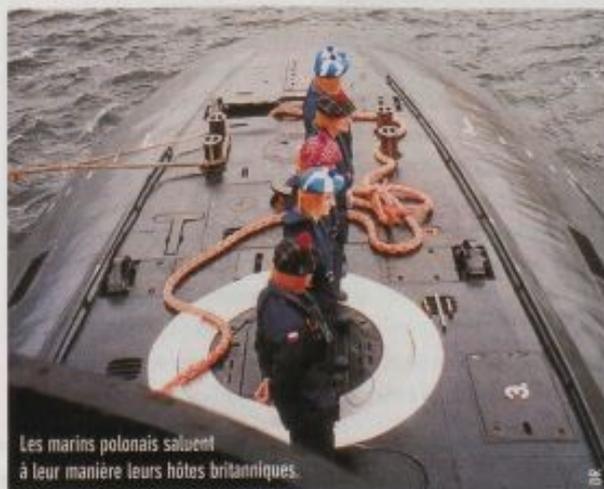
Le carré, un espace de détente... avec des chansons françaises

Le carré m'accueille très chaleureusement, la plupart des officiers parlent anglais, cela facilite la communi-

tion. L'ambiance est détendue et lors du transit en surface, les parties de bridge battent leur plein, et ceci, tout en écoutant des chansons françaises. La préférence va plutôt aux rythmes romantiques de Joe Dassin et je m'emploie de mon mieux à traduire certains de ses textes. La zone d'exercice est déjà en vue et nous devons quitter les "Champs-Élysées" : l'*Orzel* plonge.

Les avions français le recherchent et finissent par le détecter alors qu'il recharge ses batteries au schnorchel. Le lendemain, il retrouve le *Primauguet* pour un simple exercice d'identification et de contact radio. Mon séjour sur l'*Orzel* touche alors à sa fin, le dernier repas est particulièrement chaleureux et même si le moment se prête évidemment à des échanges polis et diplomatiques, les poignées de mains de l'au revoir sont franches. L'hélicoptère du *Primauguet* s'approche, la sangle est capelée, je quitte le sous-marin par les airs au son de *Da Widzenia*. ●

EV1 Olivier Soldaini



Les marins polonais saluent à leur manière leurs hôtes britanniques.



L'équipage de l'*Orp Orzel* avant l'appareillage.

Cols Bleus



LATITUDES

HISTOIRE

Décidé en conseil de
défense en juin 1963,
le programme
de missile mer-sol
ballistique stratégique
(MSBS)
a connu son apogée
le 29 mai 1971,
avec l'opération
Onagre : tir
du premier missile
M1E par
le sous-marin
nucléaire lanceur
d'engins
Le Redoutable.
Défi et souvenirs.

PAR L'INGÉNIEUR GÉNÉRAL DE L'ARMEMENT (2S)
DOMINIQUE CHEVALLIER

Entretien au bassin
du SNLE *Le Redoutable*.

Le premier tir du *Redoutable*

Cols Bleus n° 2585 15 septembre 2001

Il y a un peu plus de trente ans, le 29 mai 1971, face au centre d'essais des Landes, le premier tir d'un missile MSBS à partir d'un sous-marin nucléaire français en plongée était effectué. Il s'agissait du tir technique du *Redoutable*. Le succès de ce tir, premier jalon important du programme d'ensemble *Coelacanth* mobilisant à la fois ses cinq directions de programme (sous-marin, chaufferie nucléaire, missile, tête nucléaire, infrastructures), venait concrétiser en France l'aboutissement d'un long cheminement.

D'autres grandes puissances avaient déjà auparavant suivi un tel parcours.

C'est en pleine Seconde Guerre mondiale, en Allemagne et en relation avec les études menées sur le V2, que s'est fait jour le concept d'un missile balistique tiré d'une plate-forme sous-marine : divers documents retrouvés à la fin de la guerre à Peenemünde font en effet état d'un projet comprenant l'utilisation de pontons submersibles équipés de tubes de lancement et remorqués par un U-boot, la mise à feu des fusées étant commandée en semi-immersion. Ce projet a connu un début de réalisation. À partir de 1942, plusieurs essais eurent lieu avec, semble-t-il, des résultats assez prometteurs.

1957, année charnière

Dans le courant des années cinquante, les Soviétiques, puis les Américains, réalisent d'importantes avancées technologiques dans le domaine des missiles balistiques tirés du sol. L'année 1957 vient marquer un tournant dans la confrontation entre les deux superpuissances. En quelques semaines, l'URSS réalise le premier tir complet d'un missile intercontinental, puis la satellisation de *Sputnik*. Se sentant pour la première fois menacés, les États-Unis décident de réaliser au plus vite le programme des SSBN, domaine dans lequel ils ont une certaine avance. Ce seront les sous-marins nucléaires de la classe *George Washington* armés de seize missiles *Polaris*. Le développement du *Polaris*, premier missile balistique à propergol solide et d'une

portée maximale en version A-1 de l'ordre de 2 500 km, avait été lancé en 1955 à partir d'un projet conjoint de l'Army et de la Navy.

Près de soixante-dix tirs de démonstrateurs et de missiles expérimentaux sont réalisés. Beaucoup d'échecs sont enregistrés mais le développement progresse rapidement. Le premier succès complet intervient en avril 1959, au sixième essai en vol effectué depuis le sol. Et le 20 juillet 1960, le *George Washington* effectue, face à cap Canaveral, le premier tir d'un missile balistique en plongée. Un message flash part du bord vers le président Eisenhower : *"Polaris. From out of the deep to target. Perfect."* Trois heures plus tard, un second missile A-1X est lancé. Ces deux tirs sont des succès complets. Dans l'année qui suit, c'est-à-dire seulement quatre ans après le lancement du programme, les cinq premiers SSBN sont en service opérationnel.

Les Américains vont même jusqu'à faire une démonstration globale de bon fonctionnement du système d'armes comprenant la mise à feu de la charge nucléaire : le 6 mai 1962, l'*Ethan Allen* tire un missile *Polaris* A-1 opérationnel lors

d'une campagne d'essais atomiques menée dans le Pacifique.

Retard sur les Américains

Au cours de cette période, l'URSS ne dispose que de quelques sous-marins à propulsion diesel qui doivent faire surface pour lancer les trois missiles nucléaires à courte portée dont ils sont armés. Ce n'est que vers la fin des années soixante, avec l'arrivée des sous-marins à propulsion nucléaire de la classe *Yankee* embarquant seize missiles SSN-8 à longue portée, que les Soviétiques pourront déployer une véritable force sous-marine stratégique.

En France, l'exemple américain venant conforter ce qui pourrait n'être que vaines spéculations, les premiers travaux sur la composante navale de ce qu'on appelle alors la force de frappe sont lancés. Une étude technico-opérationnelle menée conjointement en 1960 par l'état-major de la Marine et la Direction centrale des constructions et armes navales (DCCAN) aboutit à la conclusion que, si dans de nombreux domaines tout est à inventer, la réalisation à terme d'un programme de SNLE n'est pas *a priori* hors des possibilités nationales. Les pre- ■■■



UN FORMIDABLE DÉFI

*"Trente ans déjà ! Comme beaucoup de ceux qui, à l'époque, ont participé à la création des forces nucléaires, j'ai l'impression que c'était hier, tant cette aventure exaltante et passionnante a accaparé nos énergies et nos existences. L'ingénieur général de l'armement Dominique Chevallier retrace avec talent, d'une manière très condensée, l'histoire du développement des missiles MSBS, raison d'être ultime des SNLE. Il connaît bien le sujet, ayant passé de longues journées et de laborieuses nuits à bord du *Gymnote* et du *Redoutable*... Remercions-le de célébrer le 29 mai 1971 où, avec la réussite du premier tir d'un missile à partir du *Redoutable*, suivi un mois plus tard d'un second,*

se concrétisa avec succès le formidable défi lancé par la France en 1962.

On sait que, depuis cette date, les missiles stratégiques ont vu leurs performances s'améliorer régulièrement et de manière spectaculaire et qu'en permanence, embarqués à bord de nos SNLE, ils assurent la mission principale de notre défense." ●

Amiral (2S) Bernard Leuzeau, ancien chef d'état-major de la Marine

LATITUDES

HISTOIRE

mières études et réalisations techniques venant démontrer la validité de cette thèse et la volonté politique d'indépendance nationale étant solennellement affirmée par le général de Gaulle, un conseil de défense réuni au début de 1962 décide le lancement du programme des SNLE armés de missiles MSBS.

Un pari audacieux

Tout doit être mis en œuvre pour gagner ce pari : ce sont alors la création de l'organisation Coelacanthe (considérée par tous ses anciens responsables comme le facteur clé de la réussite du programme d'ensemble et toujours bien vivante aujourd'hui), la mise en place des structures industrielles et la réalisation des moyens nécessaires au développement, à la fabrication et aux essais (création du centre d'essais des Landes et de ses bases annexes, sous-marin expérimental *Gymnote*, bâtiment-réceptacle *Henri Poincaré*) des matériels et de leurs composants.

Les progrès accomplis par le Commissariat à l'énergie atomique en matière de miniaturisation de la charge permettent la définition d'un vecteur de dimensions acceptables. Plusieurs essais en vol menés au titre d'études balistiques de base ont lieu au champ de tir saharien d'Hamaguir. Ces essais, menés par la Sereb (Société pour l'étude et la réalisation d'engins balistiques) et destinés tant au développement des missiles balistiques SSBS et MSBS qu'à celui des lanceurs spatiaux en vue du premier tir fin 1965 de *Diamant A*, conduisent à d'importants progrès, notamment en ce qui concerne la propulsion solide et le guidage inertiel des missiles.

Vient alors, en 1966, le véritable début des essais en vol MSBS : neuf tirs de missiles monoétages M112 sont effectués du sol, du caisson sous-marin *Némo*, puis du *Gymnote*. Quatre tirs de missiles bi-étages M012 effectués de la base de lancements balistiques du centre d'essais des Landes (CEL) ouvrent la voie aux sept tirs M013-V (vecteur) et aux huit tirs M013-C (charge) du *Gymnote*. Ces quinze tirs expérimentaux qui se succèdent de

novembre 1968 à mai 1971 sont progressifs et riches d'enseignements. Quelques échecs sont enregistrés mais, grâce à l'exploitation des mesures internes, les causes en sont vite expliquées et les modifications correctives toujours apportées avant l'essai suivant. Entre les tirs, le *Gymnote* permet la mise au point et la validation à la mer de nombreux matériels, de logiciels et de procédures de mise en œuvre destinés aux SNLE.

En avril 1968 à Cherbourg, *Le Redoutable*, commandé par le capitaine de frégate Bernard Louzeau, prend armement pour essais. Après divers essais à la mer pour la mise au point de la propulsion et de la sécurité-plongée du bâtiment, le système d'armes de dissuasion est installé dans les premiers mois de 1970. À partir d'octobre, l'activité est consacrée essentiellement à la mise au point et aux essais du système d'armes qui commence à être pris en mains par l'équipe de missiles du bord. Les sorties à la mer sont entrecoupées de courts séjours à la base maritime de l'île Longue, dont les principales infrastructures et installations industrielles de la zone des bassins et de la zone pyrotechnique sont livrées les unes après les autres à leurs utilisateurs.

Les tirs de SNLE

C'est alors que commencent les réflexions et les études sur l'organisation et les conditions d'exécution des tirs de SNLE. On dispose de l'expérience



Sortie d'eau du MSBS.

acquise avec le *Gymnote*, mais tout n'est pas directement transposable. Un moment, des tirs au large sont envisagés, mais cette idée est vite abandonnée car les moyens d'essais en place ne s'y prêtent pas. Un groupe de travail spécifique réunissant les divers services ou organismes concernés est constitué. Les différents points particuliers à prendre en compte sont successivement examinés et le groupe de travail aboutit à des solu-



Le Redoutable arbore son mât de champ de tir au large de la côte landaise.

LATITUDES

HISTOIRE

mières études et réalisations techniques venant démontrer la validité de cette thèse et la volonté politique d'indépendance nationale étant solennellement affirmée par le général de Gaulle, un conseil de défense réuni au début de 1962 décide le lancement du programme des SNLE armés de missiles MSBS.

Un pari audacieux

Tout doit être mis en œuvre pour gagner ce pari : ce sont alors la création de l'organisation Coelacanth (considérée par tous ses anciens responsables comme le facteur clé de la réussite du programme d'ensemble et toujours bien vivante aujourd'hui), la mise en place des structures industrielles et la réalisation des moyens nécessaires au développement, à la fabrication et aux essais (création du centre d'essais des Landes et de ses bases annexes, sous-marin expérimental *Gymnote*, bâtiment-réceptacle *Henri Poincaré*) des matériels et de leurs composants.

Les progrès accomplis par le Commissariat à l'énergie atomique en matière de miniaturisation de la charge permettent la définition d'un vecteur de dimensions acceptables. Plusieurs essais en vol menés au titre d'études balistiques de base ont lieu au champ de tir saharien d'Hammaguir. Ces essais, menés par la Sereb (Société pour l'étude et la réalisation d'engins balistiques) et destinés tant au développement des missiles balistiques SSBS et MSBS qu'à celui des lanceurs spatiaux en vue du premier tir fin 1965 de *Diamant A*, conduisent à d'importants progrès, notamment en ce qui concerne la propulsion solide et le guidage inertiel des missiles.

Vient alors, en 1966, le véritable début des essais en vol MSBS : neuf tirs de missiles monoétages M112 sont effectués du sol, du caisson sous-marin *Némo*, puis du *Gymnote*. Quatre tirs de missiles bi-étages M012 effectués de la base de lancements balistiques du centre d'essais des Landes (CEL) ouvrent la voie aux sept tirs M013-V (vecteur) et aux huit tirs M013-C (charge) du *Gymnote*. Ces quinze tirs expérimentaux qui se succèdent de

novembre 1968 à mai 1971 sont progressifs et riches d'enseignements. Quelques échecs sont enregistrés mais, grâce à l'exploitation des mesures internes, les causes en sont vite expliquées et les modifications correctives toujours apportées avant l'essai suivant. Entre les tirs, le *Gymnote* permet la mise au point et la validation à la mer de nombreux matériels, de logiciels et de procédures de mise en œuvre destinés aux SNLE.

En avril 1968 à Cherbourg, *Le Redoutable*, commandé par le capitaine de frégate Bernard Louzeau, prend armement pour essais. Après divers essais à la mer pour la mise au point de la propulsion et de la sécurité-plongée du bâtiment, le système d'armes de dissuasion est installé dans les premiers mois de 1970. À partir d'octobre, l'activité est consacrée essentiellement à la mise au point et aux essais du système d'armes qui commence à être pris en mains par l'équipe de missiles du bord. Les sorties à la mer sont entrecoupées de courts séjours à la base maritime de l'île Longue, dont les principales infrastructures et installations industrielles de la zone des bassins et de la zone pyrotechnique sont livrées les unes après les autres à leurs utilisateurs.

Les tirs de SNLE

C'est alors que commencent les réflexions et les études sur l'organisation et les conditions d'exécution des tirs de SNLE. On dispose de l'expérience



Sortie d'eau du MSBS.

acquise avec le *Gymnote*, mais tout n'est pas directement transposable. Un moment, des tirs au large sont envisagés, mais cette idée est vite abandonnée car les moyens d'essais en place ne s'y prêtent pas. Un groupe de travail spécifique réunissant les divers services ou organismes concernés est constitué. Les différents points particuliers à prendre en compte sont successivement examinés et le groupe de travail aboutit à des solu-



Le Redoutable arbore son mât de champ de tir au large de la côte landaise.



Début de propulsion
du premier étage du MSBS.

tions qui, pour l'essentiel, sont toujours valables aujourd'hui.

Du 7 au 9 mai, *Le Redoutable* vient plonger sur son rail de tir devant le centre d'essais des Landes et procéder à plusieurs tirs fictifs en salve de maquettes fonctionnelles pour mettre au point la séquence des opérations et la chronologie de tir, contrôler l'ensemble des liaisons et entraîner les personnels. À son arrivée, il croise au large d'Arcachon le

Gymnote qui a procédé la veille à son quinzième et dernier tir de missile expérimental M013 : la phase de développement passe le relais à la phase opérationnelle.

L'ordre d'essai du tir technique est cosigné le 14 mai à Brest par les différents services concernés. Le but principal de l'essai effectué avec les procédures opérationnelles est la validation des matériels, des logiciels et des procédures de mise en œuvre permettant la qualification globale du sous-système vecteur M1. C'est la division des systèmes balistiques et spatiaux d'Aérospatiale, issue du regroupement l'année précédente de la Sereb, de Sud-Aviation et de Nord-Aviation, qui assure, pour le compte de la Direction technique des engins (DTEn), "la direction technique de l'essai, comprenant la mise en œuvre à bord du sous-système vecteur, du missile d'exercice et des deux maquettes fonctionnelles constituant la salve, des équipements de mesures internes et externes au missile, ainsi que le dépouillement et l'exploitation des mesures internes".

Le missile d'exercice est assemblé et préparé à la pyrotechnie de l'île Longue. Il est constitué à partir d'un vecteur opérationnel auquel viennent s'ajouter une tête d'exercice inerte et des chaînes de destruction permettant, le cas échéant, la téléneutralisation des étages propulsifs. L'embarquement dans le tube n°15, l'un des deux tubes munis de sondes

d'exercice, et les derniers contrôles du missile se font au bassin. Après avoir reçu son mât de champ de tir, *Le Redoutable* appareille de la base maritime et se présente dans la soirée du 26 mai 1971 devant Biscarrosse pour le début de l'opération Onagre (1). En plus de l'équipe d'essai Aérospatiale forte d'une quinzaine de personnes, se trouve également à bord une équipe de la Direction technique des constructions navales (DTCN), qui veille au bon fonctionnement du centre de traitement des données et des systèmes de navigation.

Le dispositif d'essai et de mesures mis en œuvre par le champ de tir est particulièrement complet. Coordonné par l'officier d'essai du CEL, il comprend notamment :

- dans la zone de lancement : *Le Redoutable* et deux escorteurs rapides, *Le Lorrain* chargé d'assurer la sécurité rapprochée du SNLE en plongée, et *Le Basque* dont les missions sont de recevoir la télémessure du missile à l'émergence et de faire des prises de vues de la sortie d'eau. Un dragueur de la 24^e Didra et la gabare *Luciole* complètent le dispositif dans l'éventualité d'une intervention sous-marine et pour récupérer aux fins d'expertise les tapis de lancement éjectés du tube au moment de la chasse ;
- à la base de départ (Biscarrosse) : la régie du champ de tir, le calculateur central temps réel et la synchronisation, quatre radars de trajectographie, la station de réception des télémessures, la



Quelques semaines avant son retrait du service actif, *Le Redoutable* a fait escale à Dakar. Le SNLE est photographié ici devant l'île de Gorée.

LATITUDES

HISTOIRE

►► télécommande de destruction, les moyens optiques, les transmissions, les moyens aérologiques, les moyens de surveillance des zones maritimes et aériennes engagées, des hélicoptères, etc ;

- à la base de flanquement (Hourtin) : deux radars de trajectographie, des moyens de réception de télémessure, une station d'interférométrie ;

- dans la zone de retombée du 1^{er} étage : un avion P2-V7 *Neptune* de surveillance ;

- à l'annexe de Florès (Açores) : un ordinateur et un radar de trajectographie ;

- dans la zone du réceptacle situé au nord-ouest des Açores à environ 2 300 km de portée : le bâtiment-réceptacle *Henri Poincaré* localisé sur un champ de balises acoustiques immergées, recalé par le système Transit, deux avions DC7-*Amor* (avion de mesures et d'observations au réceptacle : réception de la télémessure et localisation de l'impact) du CEV Brétigny, et deux P2-V7 de la BAN Lann-Bihoué pour la surveillance de la zone maritime, ces aéronefs étant mis en œuvre à partir de l'ancienne escale transatlantique de l'île de Santa-Maria.

Quelques difficultés de mise en œuvre, dues pour l'essentiel à la partie expérimentale de l'opération, obligent à décaler ou à interrompre la séquence de lancement. Le premier jour, c'est un incident sur les circuits du boîtier de sécurité gouvernementale, jamais encore expérimenté en lancement réel, qui interdit de démarrer la séquence. Le second jour,

c'est un parasite sur la liaison champ de tir qui bloque la séquence quelques secondes seulement avant le lancement : cela nécessite d'ouvrir le tube pour changer les piles du missile qui avaient été amorcées. Puis la séquence est à nouveau arrêtée du fait d'une avarie constatée sur un capteur de mesure.

Finalement, le tir est effectué le 29 mai, samedi de Pentecôte, à 11 heures. Les divers moyens de Biscarrosse et d'Hourtin suivent les différentes phases du vol : sortie d'eau, allumage et propulsion du 1^{er} étage, séparation 1^{er}-2^e étage, propulsion du 2^e étage, allumage des dispositifs d'arrêt de poussée (DAP), injection de l'ogive en phase balistique puis culmination vers 500 km d'altitude.

Les nombreuses autorités, dont l'ingénieur général de l'armement André Gemppe, maître d'œuvre principal du projet *Cœlacanthe*, qui assistent à l'essai dans la salle opérations du poste central du champ de tir suivent en temps réel le déroulement du vol sur les tables traçantes qui donnent la position et la vitesse des mobiles ainsi que, dès la fin de la phase propulsée, le point d'impact prévisionnel de la tête.

Ces données, proches du nominal, sont transmises par liaison réflex à la station de Florès et aux moyens du réceptacle. Et, après environ 13 minutes de vol, les moyens de mesure peuvent observer la rentrée dans l'atmosphère et l'impact en mer de la tête à proximité de la cible pré-

vue. Les mesures radioélectriques demandées sont correctement effectuées et l'impact est localisé de façon précise, notamment par des passages des *Amor* à la verticale de la tache de fluorescence.

Le but de l'essai est atteint et, dans la soirée, le ministère des Armées publie un communiqué soulignant la signification et la portée de l'événement.

1971, 2^e tir du *Redoutable*

Un mois plus tard, le 26 juin 1971, *Le Redoutable* effectue un second tir. L'équipage assure alors la mise en œuvre complète du sous-système vecteur, du missile et des maquettes fonctionnelles, une équipe d'essai réduite ayant la charge des mesures spécifiques du missile d'exercice : c'est le tir d'acceptation du SNLE, effectué sous la responsabilité de la Commission permanente des essais des bâtiments de la flotte (CPE) pour la validation officielle du système d'armes.

L'admission au service actif du *Redoutable* est prononcée le 1^{er} décembre 1971. La première dotation opérationnelle de seize missiles M1 est alors embarquée et, le 28 janvier 1972, c'est l'appareillage pour la première patrouille, début de la permanence opérationnelle de la Fost. Pendant près de vingt ans, *Le Redoutable* effectue une soixantaine de patrouilles, avant qu'intervienne, en septembre 1991, son retrait du service actif.

Après le remplacement de sa tranche



La silhouette massive du SNLE *Le Redoutable* était devenue familière aux riverains du goulet de Brest.



Henri-Martin Choumpey

réacteur par une tranche fictive et quelques travaux d'adaptation à sa nouvelle vie de bâtiment-musée, *Le Redoutable* est maintenant amarré sur son site d'exposition permanent de la Cité de la mer de Cherbourg.

Durant ces trente années, les missiles stratégiques vont voir leurs performances s'améliorer régulièrement, obligeant les installations des SNLE à s'adapter progressivement à l'occasion d'opérations de refonte. Dès 1974, le missile M1 est remplacé par le M2, au second étage plus performant, puis vient le M20 à tête mégatonnique. Après l'apparition de défenses antimissiles type ABM, une deuxième génération de missiles entre en service en 1985 avec le M4, missile tri-étage à têtes multiples et à portée accrue. En 1997, c'est le M45, doté de meilleures capacités de pénétration des défenses adverses. Et le programme M51 a été récemment lancé en développement pour une mise en service prévue en 2010 sur *Le Terrible*, deuxième du nom.

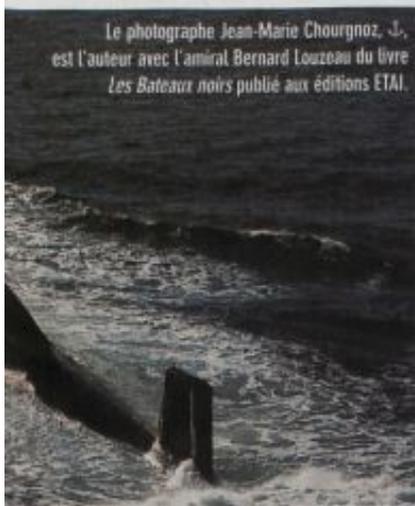
Au total, depuis le premier tir du *Redoutable* et jusqu'au tir le plus récent, celui d'un M45 lancé par *L'Inflexible*, trente et un tirs de missiles d'exercice MSBS ont été effectués par les huit SNLE qui se sont succédé. ●

(1) Chaque tir d'un missile balistique reçoit un nom-code attribué par l'autorité responsable de l'essai. L'onagre, sorte de catapulte géante utilisée comme arme de siège par les Romains, est un ancêtre des moyens de lancement balistique.

Le photographe Jean-Marie Chourgnoz, J., est l'auteur avec l'amiral Bernard Louzoau du livre *Les Bateaux noirs* publié aux éditions ETAI.



Jean-Marie Chourgnoz, J.



FORCES NAVALES

SOUS-MARINS

La France a possédé la suprématie dans le domaine des sous-marins classiques jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, notamment grâce à Maxime Laubeuf.

45 000 lieues sous les mers

Le 13 juillet, le pavillon national était affalé pour la dernière fois à bord du *Ouessant*. Du *Gymnote* (Q1) au *Ouessant*, ce sont plus de cent ans d'histoire des sous-marins classiques français qui s'achèvent.

Le 28 août 1978, la commission supérieure d'armement prononçait l'admission au service actif du *Ouessant*. La TLD, du 5 mai au 5 juillet 1978, permettait de poursuivre de nombreux essais et études (transit à 7 nœuds avec taux d'indiscrétion de 20 %, recherche de la périodicité de maintenance de la manutention torpilles, plongée de longue durée, détermination des régimes de transit optimum, évaluation d'un nouvel intercepteur de guerre électronique).

Les sous-marins classiques ont ainsi formé des générations de sous-mariniers, habitués aux espaces exigus,

aux odeurs caractéristiques, aux coups de clapet, pratiquant la bannette chaude, savourant la douche hebdomadaire, etc.

Présence sur toutes les mers

La mission Okoumé, du 17 janvier au 7 mai 1979, avait pour objectifs, outre l'affirmation de la présence française (c'était la première présentation d'un sous-marin français en Afrique depuis la guerre de 39-45), la mise à l'épreuve de l'organisation du commandement, des transmissions (pour Alfost principalement) et du soutien logistique (première expérimentation de soutien d'un sous-marin – y compris les torpilles – par le BSL *Rhône*). L'opération Kessel, du 4 janvier au 9 février 1982, constituait la première mission avec départ anticipé sans préavis...

Quant à la mission Achnar, du 27 février au 16 juillet 1984, c'était l'une des plus importantes du sous-marin. Son but était d'affirmer les

intérêts français en océan Indien, de poursuivre l'évaluation de nos capacités de conduite d'opérations de sous-marins et d'accroître notre expérience de déploiement d'un sous-marin en océan Indien.

Ponctuée par des escales (Djibouti, Karachi et Port Safaga), elle offrit l'occasion de réaliser des IE à Djibouti – soutenues par le *Rhône* – et le franchissement en plongée du seuil de la mer Rouge (îles Hanish).

Du 31 juillet au 26 août 1985, l'opération Matisse avait pour but l'expérimentation d'un ensemble ETBF (écoute très basse fréquence) léger. Elle permit l'interception de deux SNA soviétiques, et une escale à Al Huceima (Rif marocain).

L'opération la plus mémorable fut la mission Fusain, du 25 janvier au 7 mars 1991. Décidée de manière soudaine, en plein exercice JMC, elle représentait l'une des contributions des sous-marins français à la guerre du Golfe. Dans un théâtre peu familier, en situation de temps de

guerre, elle valut à son équipage 36 jours de mer (dont 26 en plongée) et un témoignage de satisfaction du CEMM.

Missions en tout genre

Des déploiements furent programmés, dont celui aux Canaries en 1994 – évaluation opérationnelle du sonar DSUV 62A et d'un capteur d'environnement au profit de la CEPSS (Commission d'études pratiques des sous-marins) – et le dernier en Méditerranée du 6 mars au 14 mai 2001.

Il y eut aussi de nombreuses missions de renseignement et d'interceptions ou encore des actions insolites (assistance à un cargo en dérive à quelques nautiques d'Ar Men en 1991)... jusqu'à la dernière mission, pour l'ultime sortie à la mer du sous-marin *Ouessant* le 29 mai 2001, l'exercice Escapex, symbole de l'exigence et de la priorité des forces sous-marines pour la sécurité et le sauvetage du personnel.

Kenavo Enez Eussa ! ●

CC Philippe Laurent

LATITUDES

HISTOIRE

PAR LE CRC1 ANDRÉ FOURES

La sublimation des

L'histoire des Forces navales françaises libres engagées auprès de nos alliés britanniques pour poursuivre la lutte contre les forces de l'Axe sur toutes les mers du monde a souvent été traitée dans *Cols Bleus* (lire en particulier *CB* n° 2527 du 22 avril 2000). D'autres marines européennes ont connu des événements du même ordre. Poursuivre le combat. Vaincre la défaite.

Certains marines européennes ont une histoire commune, celle des années d'exil qui les virent, loin de leur patrie, poursuivre le combat avec les Britanniques, ultime rempart des démocraties devant la force brutale des dictatures. Les Polonais furent les premiers. La totalité de leur flotte ayant été anéantie ou internée en Suède dans les jours qui avaient suivi l'attaque allemande, seuls subsistaient trois torpilleurs et deux sous-marins dont la participation à la lutte, sous pavillon national, fut réglée par un accord conclu avec les Anglais le 18 novembre 1939. Ils se distinguèrent immédiatement lorsque, le 8 avril 1940, le sous-marin *Orzel*, qui avait rallié l'Angleterre après 43 jours d'errance, coula un transport allemand de 5 261 tonnes : le *Rio de Janeiro*, chargé de troupes d'invasion pour la Norvège. Dans les opérations qui suivirent, ils perdirent le torpilleur *Grom*, coulé par la Luftwaffe le 4 mai, puis l'*Orzel* lui-même, disparu corps et biens le 6 juin.

Chassés de leur patrie (1940-1941)

L'invasion de la Norvège provoqua un nouvel exil. Des 113 unités de la Marine norvégienne, seuls deux torpilleurs, un sous-marin et une dizaine de bâtiments divers parvinrent à se frayer un chemin vers les ports britanniques. Ils y furent rejoints à partir du 10 mai par les fugitifs venus des Pays-Bas : le croiseur léger *Jacob Van Heemskerck*, le contre-torpilleur *Isaac Sweers*, qui furent remorqués inachevés, 7 sous-marins et 26 appareils divers de l'aéronavale. Quelques-uns des 640 marins belges ne tardèrent pas à les rejoindre.

Au-delà du dénombrement de quelques unités sauvées du désastre, la quasi-totalité du tonnage des flottes marchandes norvégienne et hollandaise avait échappé à la capture. Les Hollandais gardaient encore une escadre aux Indes et les Polonais eux-mêmes avaient sauvé une promotion entière de cadets embarquée sur un navire-école.

Dans le dénuement où se trouvait la Grande-Bretagne, aucun de ces navires ne resta longtemps au port. Le torpilleur polonais *Burza* fut engagé dans les ultimes opérations sur les côtes françaises où il fut endommagé par la Luftwaffe en juin. Le même mois, le sous-marin hollandais *O.13* disparut, victime de la méprise d'un sous-marin anglais, et le *O.22* fut coulé en novembre par des patrouilleurs allemands.

En avril 1941, la guerre s'étendit aux Balkans. Quelques marins yougoslaves par-

vinrent à quitter leur pays, imités en juillet par les rescapés de la Marine grecque qui trouvèrent refuge en Égypte. Sous les ordres du vice-amiral Sakelleriou, ces derniers, au nombre de 2 900, amenaient avec eux le vieux croiseur-cuirassé *Georgios Averoff*, le contre-torpilleur *Vassilissa Olga*, 6 torpilleurs, 5 sous-marins, un navire-atelier et un pétrolier.

En Méditerranée, la situation des Anglais était alors désespérée, ce qui ne signifiait en aucun cas qu'ils s'étaient résolus à en perdre le contrôle. Sur les traces de l'amiral De Ruyter qui s'y était illustré au XVII^e siècle, les Hollandais dépêchèrent sur ce théâtre le contre-torpilleur *Isaac Sweers* et 3 sous-marins pour prendre part à ce combat sans merci contre les forces de l'Axe. En quelques mois de 1941, les sous-marins *O.21*, *O.23* et *O.24* coulèrent ainsi 7 transports ennemis totalisant 25 600 tonnes, un escorteur et le sous-marin allemand *U.95*.

Attaque d'un convoi maritime allemand par des avions *Bristol Blenheim* de la RAF britannique, en septembre 1940.



autres

Le 13 décembre, l'*Isaac Sweers* s'illustra à son tour, au côté de la Royal Navy, en prenant part à la destruction des croiseurs légers italiens *Di Giussano* et *Da Barbiano*.

Pour les Hollandais, ces beaux succès compensèrent bien peu la tragédie qui allait se jouer les mois suivants dans les eaux lointaines de l'océan Indien.

La flotte oubliée des dieux (1941-1942)

Aux Indes néerlandaises, les Pays-Bas entretenaient une petite force navale. Principalement composée de trois croiseurs légers, 7 torpilleurs et 16 sous-marins, elle se retrouva naturellement en première ligne lorsque l'agression japonaise se développa.

Dans les jours qui suivirent Pearl Harbor, le sous marin *K.12* signa le premier succès des sous-marins alliés dans le Pacifique en expédiant par le fond le cargo japonais *Toro Maru*. À la fin du mois, les Hollandais avaient ajouté à leur tableau de chasse un destroyer (le *Sagiri*, coulé par le *K.16*), deux autres cargos, victimes du *K.14*, et 5 autres



Ci-dessus : U-Boot.

Ci-dessous : des marins norvégiens du sous-marin *Ula* brodent leur pavillon "Jolly Roger" après une série d'opérations victorieuses contre des navires allemands au large des côtes de Norvège.

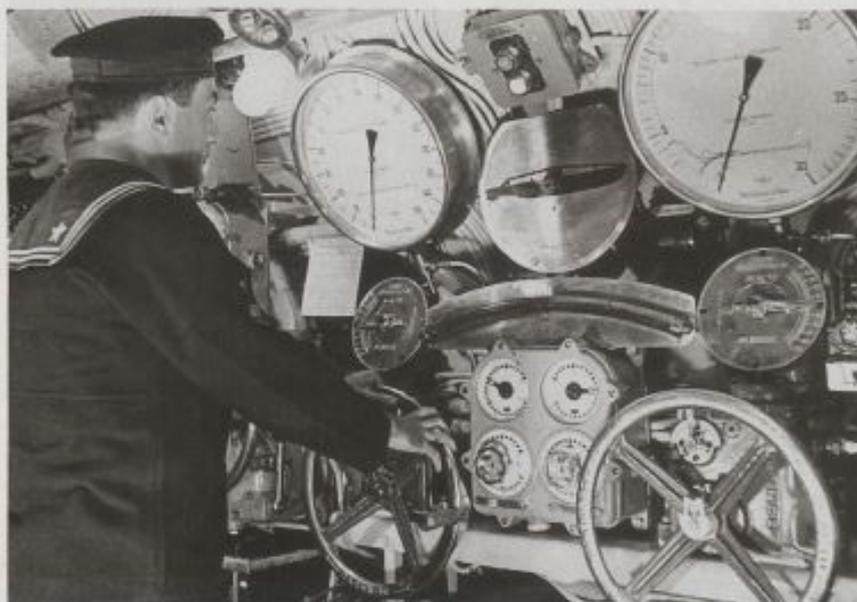


torpillages, quand les Américains ne revendiquaient encore que la destruction de 2 navires japonais et le torpillage de 3 autres. L'aéronavale (le *Marine Luchst Dienst*) équipée de grands hydravions *Domier 24* ne fut pas en reste et coula également un autre destroyer (le *Shimone*) ainsi qu'un grand pétrolier, tout en perdant une dizaine d'appareils en trois semaines. Rien ne pouvait cependant empêcher l'avance des Japonais et l'impétuosité de leur attaque ne laissa pas aux Alliés le temps de s'organiser. Le dernier acte se joua en mer de Java lorsque le contre-amiral Karel Doorman livra un ultime combat à la tête d'une escadre hétéroclite. Le croiseur *De Ruyter*, qui portait la marque de Doorman, et le *Java* furent coulés. Les autres bâtiments furent dispersés, chassés et progressivement éliminés.

Lorsqu'en mars les Hollandais se replièrent sur l'Australie, seuls avaient survécu le croiseur léger *Tromp*, endommagé

LATITUDES

HISTOIRE



Moins connus que les U-Boot allemands, les sous-marins italiens étaient pourtant de redoutables prédateurs. Ici, un marin de l'*Alessandro Malaspina* aux barres de plongée du sous-marin, en septembre 1940.



Le Kapitänleutnant Günther Prien commandant l'U-Boot U-47 au retour de mission du sous-marin en juillet 1940.

► lors de l'invasion de Bali, la canonnière *Soemba* et 7 sous-marins. Tous les autres gisaient au fond de l'océan ou détruits dans les ports.

Renaissances (1942-1944)

Pour permettre aux Polonais, Norvégiens et Hollandais de poursuivre le combat, quelques petits bâtiments français saisis leur furent cédés avant que la Royal Navy ne commence à leur transférer des unités. Les Polonais reçurent ainsi 3 grands destroyers dont un, le *Piorun*, fut au premier rang des unités qui pourchassèrent le cuirassé *Bismarck* en mai 1941. Ils armèrent aussi 3 destroyers de type *Hunt* dont un, le *Kujawiak*, sauta sur une mine devant Malte et disparut en trois minutes le 16 juin 1942. Principalement engagés dans la bataille de l'Atlantique, ils coulèrent deux sous-marins allemands, le *U.606*, victime du torpilleur *Burza* en février 1943, et le *U.407*, sous les coups du *Garland* le 19 septembre 1943. L'un des grands destroyers cédés, l'*Orkan*, fut en revanche perdu le 8 octobre 1943.

Les marins hollandais, nous l'avons vu, avaient d'abord été sollicités en Méditerranée avant d'affronter les Japonais en mer de Java. Mais on vit également leurs pilotes prendre part à la bataille de

l'Atlantique aux commandes des appareils du Coastal Command et des avions-torpilleurs *Swordfish* du Squadron 860. Par la suite, les 3 sous-marins déployés en Méditerranée firent mouvement vers l'océan Indien où ils signèrent de nouveaux succès contre les Japonais, coulant un escorteur, 4 cargos et en endommageant deux autres entre juillet et octobre 1942. Sur ce même théâtre, le *Jacob Van Heemskerck* intercepta le forceur de blocus *Ramses* avec un croiseur australien le 12 décembre 1942.

Quant aux Norvégiens, il leur fut tout d'abord cédé 4 vieux destroyers américains précédemment prêtés aux Britan-

niques, deux grands destroyers, dont le *Stord* qui prit part à l'héroïque charge de nuit à la torpille contre le cuirassé *Scharnhorst* lors de la bataille du cap Nord, des destroyers de type *Hunt*, des corvettes, des sous-marins et des vedettes rapides qui se distinguèrent dès 1941 dans la lutte contre le trafic côtier. Engagés principalement dans la bataille des convois, les Norvégiens perdirent le *Bath* et la corvette *Montbrieta* coulés par les *U.201* et l'*U.262* en août 1941 et novembre 1942 mais enregistrèrent la destruction de l'*U.401* par le *Saint-Albans* le 3 août 1941.

En Méditerranée, à l'exception de

Départ d'un convoi allemand de dragueurs de mines (1943-1944).





Rencontre amicale d'un marin français et d'un marin hollandais.

l'*Averoff* expédié en océan Indien, les bâtiments grecs rescapés de 1941 étaient également repartis au combat. Dès le 4 avril 1942, le sous-marin *Glaukos* fut détruit lors d'un bombardement à Malte, puis ce fut au tour du *Triton* de périr sous les coups d'un escorteur le 16 novembre. Un troisième sous-marin, le *Katsonis*, fut encore perdu en mer Égée le 14 septembre 1943, quelques jours avant que le destroyer *Vassilissa Olga* ne soit coulé par l'aviation allemande avec un destroyer britannique dans le Dodécannèse. Les bombes mettaient ainsi un terme à la carrière d'un bâtiment qui avait inscrit à son tableau de chasse le sous-marin ita-

lien *Uarscieck*, le 14 décembre 1942, et le torpilleur *Castore*, le 2 juin suivant. Ces pertes avaient été largement compensées par l'aide matérielle considérable reçue des Alliés : 2 destroyers d'escadre, 6 de type *Hunt*, 4 sous-marins, des dragueurs, des navires de débarquement, qui allaient permettre à la Marine hellénique de constituer la deuxième force navale alliée sur le théâtre des opérations après la Royal Navy. Concentrant ses efforts sur la Méditerranée orientale, elle assumait 80 % des escortes en dehors de celles assurées par la Marine britannique. L'un de ses nouveaux bâtiments, le destroyer *Adrias*, y fut mis hors de combat en sautant sur une mine le 22 octobre 1943, mais deux autres remportèrent des succès : le *Pindos* détruisit avec la Royal Navy le *U.458* le 22 août 1943, un an avant que le sous-marin *Pipinos* n'expédie par le fond l'ex-torpilleur italien *Catalafimi* armé par les Allemands. Présente avec 6 bâtiments aux opérations de Sicile en juillet 1943, puis d'Anzio en janvier 1944, la Marine grecque vit son effort de guerre contrarié par les troubles qui agitérent les équipages en avril 1944. Une mutinerie éclata sur 5 navires à quai à Alexandrie et se propagea à une quarantaine d'autres navires des marines de guerre et de commerce avant d'être réprimée au prix d'une cinquantaine de tués.

Libérations (1944-1945)

Le 6 juin 1944, au large de la Normandie, les marines en exil étaient dignement représentées au milieu des 1 200 bâti-

ments alliés. Outre les Français, les Polonais alignaient un croiseur, l'ex-HMS *Dragon*, quatre destroyers ; les Norvégiens trois destroyers et deux corvettes, les Hollandais deux canonnières et les Grecs deux autres. À l'instar du vénérable *Courbet*, la coque du vieux croiseur hollandais *Sumatra* fut utilisée pour la construction du port artificiel de Mulberry. Le destroyer norvégien *Svenner* fut coulé le jour même lors de l'unique sortie de la Marine allemande et le *Dragon* périt quelques mois plus tard, torpillé par un sous-marin de poche. Au côté de la Royal Navy, des Canadiens et des Français (*La Combattante* et la 23^e flottille de MTB), les Polonais devaient particulièrement s'illustrer contre les forces côtières allemandes le long du littoral. Le destroyer *Krakowiak* prit part à la destruction de deux vedettes lance-torpilles le 11 juin ; le 13, le *Piorun* participa à celle d'un dragueur ; le 15 juillet, le *Blyskawika*, rescapé de 1939, coula deux chasseurs de sous-marins et le 12 août, le *Piorun* triompha d'un forceur de blocus de 7 000 tonnes, le *Sauerland*, ainsi que d'un escorteur (le *M.4204*).

Plus au nord, les sous-marins norvégiens *Ula* et *Utsira* vengèrent la perte de leurs camarades de l'*Urred*, disparu corps et biens en février 1943, en coulant 5 bâtiments, un patrouilleur et l'*U.974*.

Si, au printemps de 1945, les Hollandais étaient revenus chez eux, leur combat continua encore quelques mois dans les eaux lointaines de l'océan Indien. Un de leurs croiseurs y évoluait au sein de l'Eastern Fleet britannique et leurs sous-marins y patrouillaient depuis l'été 1944, enregistrant plusieurs succès sur des navires japonais et sur un sous-marin allemand, le *U.168*. Les Indes néerlandaises seraient bientôt libérées avant de devenir le théâtre d'une difficile entreprise de décolonisation.

Pour les Polonais, l'évidence du retour dans un pays reconquis par l'armée Rouge restait à démontrer et pour les Grecs, la perspective de la guerre civile assombrissait l'avenir.

La Deuxième Guerre mondiale s'achevait. La guerre froide allait commencer. ●

Départ d'un convoi maritime de dragueurs de mines allemand (1943-1944).



Photos : EDPN

MAGAZINE

VILLES MARRAINES



Des images d'Épinal

Des marins accostant dans le port d'Épinal, il n'y a rien de plus logique... pour les Spinaliens qui connaissent bien le sous-marin nucléaire d'attaque *Saphir* et ses deux équipages, parrainés par la ville depuis maintenant quatorze ans.

Les marins ont pu constater que la population d'Épinal reconnaissait ses filleuls, ce qui prouve que la mairie a su faire de ce parrainage un véritable lien armées-nation. Quel plaisir que de porter l'uniforme, même sous la pluie, dans une telle ambiance !

Les nombreux projets en commun ont bien avancé au cours de cette rencontre : préparation de visites d'écoles

à Toulon, réponses aux questions des lycéens d'Épinal sur les sous-marins et plus largement sur la Marine via Internet, visite du SNA *Saphir* et de l'arsenal de Toulon par le nouveau conseil municipal... les rendez-vous sont pris.

14 ans de parrainage

Ces deux jours ont été ponctués par les cérémonies du 14 Juillet, où la délégation a pu assister, entre autres, au



Le maire, M. Michel Heinrich, au centre, M^{me} Rolande Richard, adjointe, à droite. La délégation de l'équipage bleu du *Saphir* emmenée par son commandant, le CC François-Xavier Blin, et des aviateurs de l'Escadron 3/33 Lorraine, également parrainés par la ville d'Épinal.

défilé du magnifique 1^{er} Régiment de tirailleurs algériens nouvellement affecté à Épinal. Espérons que le programme d'activité du *Saphir* permettra prochainement aux deux équipages de défilé eux aussi sur le champ de Mars de la ville. Ce n'est pas que cette difficile manœuvre soit l'exercice favori des sous-mariniers, mais ce serait un honneur dans cette cité où *La Marseillaise* semble vibrer particuliè-

rement fort dans le cœur des gens. La capitale des Vosges a ainsi séduit ceux qui ne la connaissaient pas encore, par la simplicité et le dynamisme de tous. Jugées hors pair depuis quatorze ans, les relations de parrainage ne cessent de se renforcer, grâce à l'action de l'adjointe chargée des relations avec l'armée, et à la volonté affirmée du maire. ●

CC François-Xavier Blin

ÉVÉNEMENT

JEUNESSE

Une journée extraordinaire



Le jeune visiteur occasionnel.

La visite d'un sous-marin : le rêve réalisé par un adolescent de 16 ans passionné par Jules Verne et l'aventure du *Nautilus*. Il avait adressé une aquarelle représentant le sous-marin au commandant du *Casabianca*. Quelques jours plus tard, il était invité en visite à l'escadrille.

Accueilli par le second et un autre officier, je suis aussitôt pris en charge par deux sous-mariniers pour visiter l'*Améthyste* car le *Casabianca* est en l'aper. Le bâtiment étant aux postes de combat de vérification, j'ai la chance de visiter un sous-marin entièrement opérationnel, prêt à prendre la mer. À la fois concentré exceptionnel de technologies et lieu de vie à plusieurs mètres sous la surface, le sous-marin a quelque chose d'impressionnant, une atmosphère, une ambiance particulière qui surprend tout d'abord, et

qui impose ensuite respect et admiration envers les sous-mariniers.

Le *Casabianca* désossé

Direction l'ENSM/BPN (École de navigation sous-marine et des bâtiments à propulsion nucléaire) qui assure la formation et l'entraînement des sous-mariniers. C'est ensuite la découverte du *Casabianca*, entièrement "désossé", aperçu incroyable du travail gigantesque à accomplir pour démonter, réparer puis remonter les milliers d'appareils qui composent le navire, et qui reposent pour

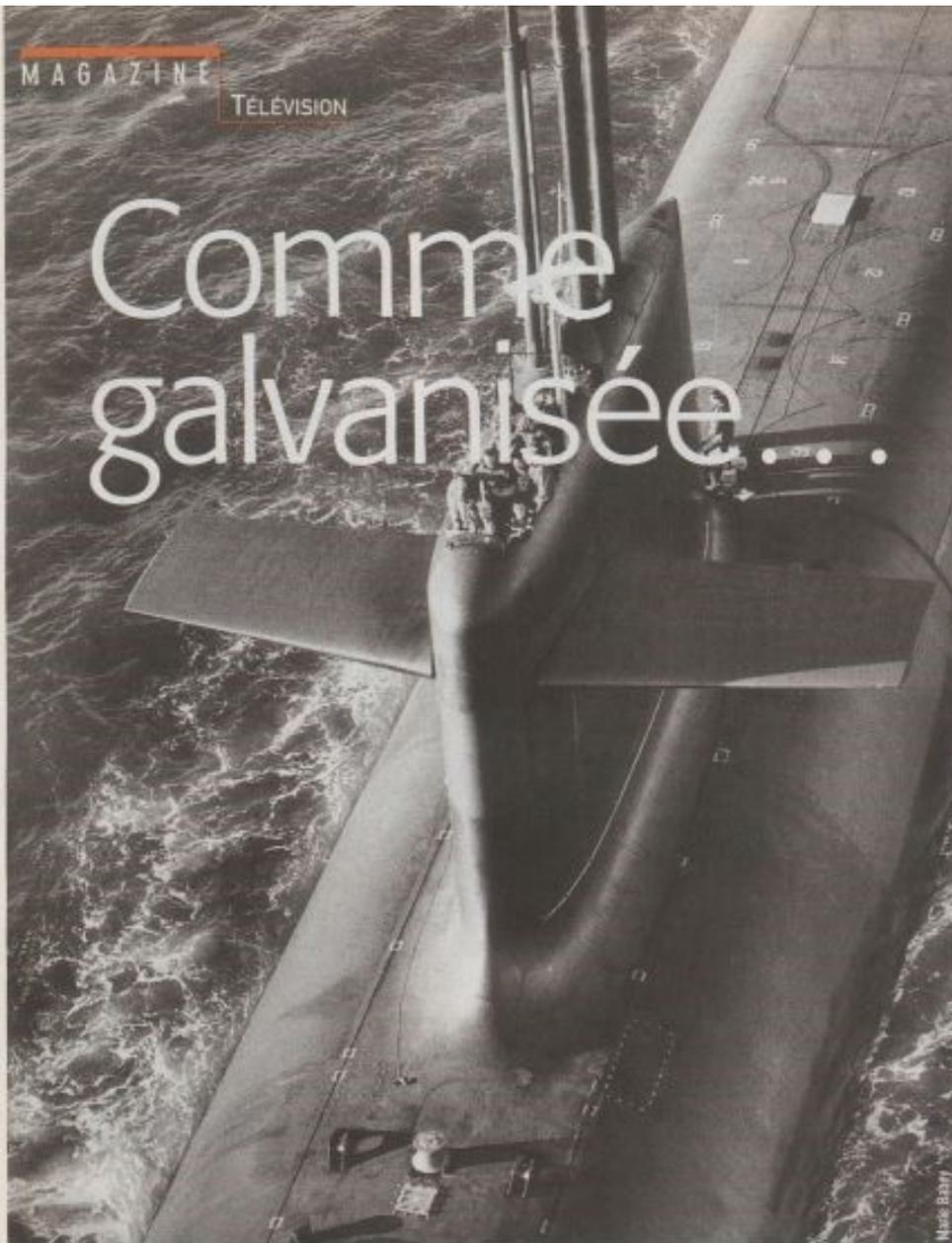


l'instant ça et là sur les quais de la base sous-marine. 24 h/24 h, une équipe de six hommes veille en permanence sur le chantier, prête à intervenir.

Face aux attentions et à la gentillesse qui m'ont été témoignées, il m'est

difficile de trouver les mots pour remercier tous ceux qui m'ont accueilli si spontanément, acceptant de dévoiler leur quotidien peu ordinaire à un jeune néophyte qui aimerait bien les rejoindre un jour ! ●

François-Olivier Corman, 16 ans



Marie Nolasca

KA : J'écoute les gens et c'est ce qui me passionne. Contrairement à l'actualité chaude où l'on reste très factuel, le documentaire est une approche magazine qui permet de creuser et de prendre son temps dans une société où tout va à 100 à l'heure.

CB : Comment êtes-vous alors venue au monde des sous-marins ?

KA : L'idée n'est pas de moi ! J'ai approché le monde du sous-marin, pour un premier documentaire, en m'intéressant au médecin et à l'infirmier du bord.

Cohésion, solidarité et humanité ne sont pas des vains mots

Auteur du documentaire 70 jours au fond des mers, diffusé récemment sur Thalassa. Karin Anska est partie à la rencontre des sous-marinières et de leur monde en s'intéressant à une patrouille du Téméraire. Un pari sacrément risqué et une approche originale qui n'ont pas effrayé la journaliste. Bien au contraire...

Cols Bleus : Avant d'être l'auteur de 70 jours sous les mers, quel a été votre parcours ?

Karin Anska : J'ai débuté en agence de presse. J'ai travaillé à Canal Plus à ses débuts. J'ai ensuite collaboré à des titres comme *La vie catholique* et *Télérama*. En tant qu'indépendante, j'ai effectué un reportage sur les juifs chinois en 1987. J'ai collaboré également à un magazine radio pour les radios libres.

CB : Quel média a votre préférence ?

KA : En fait, au départ, je rêvais de devenir journaliste radio car la radio est un média où le pouvoir de développer l'imaginaire est important, alors qu'à la télé l'image est plaquée et, du coup, l'imaginaire est limité. Malgré cette fascination, j'ai fait peu de radio !

CB : Comment êtes-vous ensuite passée à la réalisation de documentaires ?

KA : Assez naturellement ! Habituelle au travail d'investigation, la passerelle était évidente. Mon premier sujet concernait les jurés d'assises. C'est en écoutant un de mes amis me parler de sa convocation à un jury que le sujet a fait tilt !

CB : À partir de là, les projets se sont enchaînés tout naturellement ?

KA : Effectivement, je me suis intéressée à l'univers carcéral, à ses clichés et à sa logique. Ce sujet plutôt méconnu me tenait à cœur.

CB : Qu'est-ce qui vous pousse à vous lancer dans un important travail d'investigation ?

CB : Justement, en découvrant cet univers, qu'avez-vous éprouvé ?

KA : Découvrir le monde des sous-marinières, c'est découvrir un monde où la cohésion, la solidarité et l'humanité ne sont pas des vains mots ! C'est aussi découvrir des hommes qui sont au coude à coude et doivent se supporter.

CB : A-t-il été facile d'être acceptée dans cet univers si "clôt et confiné" ?

KA : Il fallait avant tout, outre présenter mon projet, convaincre les sous-marinières de ma démarche. Au départ, c'est vrai, la méfiance était de mise mais c'est tout à fait normal ! J'ai alterné les séjours sur le sous-marin seule, avec un assistant ou bien avec



mon cameraman, en essayant de me rendre partout. Les marins sont venus alors tout naturellement me voir.

« Je palpais l'impalpable... »

CB : Si vous aviez un moment fort à nous faire partager de votre plongée, quel serait-il ?

KA : Difficile à dire ! Je crois que c'est la navigation en surface à 15 nœuds. L'étrave qui fend les vagues. Un grand moment cette nuit sur le massif. Les

étoiles, le vent, la mer... Le plus marquant, c'est que l'un des marins m'a dit de monter sur le massif pour voir les baleines. Je l'ai cru m'imaginant voir de vraies baleines sans me douter une seule seconde que, dans son jargon, ce terme avait une tout autre signification ! (rires).

CB : Et concernant vraiment la plongée ?

KA : On perd ses repères dans sa tête... Rassurez-vous, je l'ai bien vécue ! Tellement bien que, en quittant le bord, je ne me sentais pas bien. Dans le train du retour vers Paris, je n'arrivais plus à me réadapter à la société comme si je quittais un cocon. J'avais l'impression d'être lâchée dans la jungle, dans cette société où prime le chacun pour soi. En somme, je palpais ce qui était pour moi impalpable au départ de cette aventure.

CB : Votre documentaire possède une approche très originale ?

KA : Je n'avais pas envie que les sous-marins me racontent leurs souvenirs mais je souhaitais les voir vivre et montrer cette notion du temps qui passe. Le projet butait sur le fait que je ne pouvais pas partager la plongée avec eux. Grâce aux deux caméras DV confiées à l'équipe médicale du bord, ce problème a été résolu.

CB : Un pari forcément risqué...

KA : L'objectif n'était pas de faire du médecin ou de l'infirmier des pros de l'audiovisuel mais de récolter le maximum de prises de vues de façon à avoir des images diffusables. Le résultat a dépassé mes espérances puisque les deux marins ont tourné toute la patrouille et n'ont pas relâché leurs efforts. Ils ont filmé plus de 90 heures d'images ! Certaines séquences étaient pratiquement du "tourné-monté" comme on appelle ça dans le métier, alors que je ne leur avais même pas expliqué les règles du découpage !

« Un sous-marin au bassin... du rarement vu à la tête... »

CB : Entre les séquences en mer et celles à terre, comment avez-vous équilibré votre récit ?

KA : Vous n'imaginez pas les choix que j'ai dû faire et, du coup, les regrets que j'ai nourris au montage. Un vrai casse-tête ! J'ai dû supprimer beaucoup de séquences, pour rythmer mon récit. Je me suis posée énormément de questions mais j'ai

tenu à débiter avec cette séquence du sous-marin dans le bassin. Du rarement vu à la télé selon moi ! J'aurais pu débiter directement en mer mais j'ai préféré prendre 10' pour mieux camper le décor et connaître les familles. Vous savez le début comme la fin dans toutes les histoires sont essentiels.

CB : Après la diffusion de votre documentaire, avez-vous reçu un bon accueil des sous-marins ?

KA : Ils avaient l'air satisfait et ils ont apprécié. Visiblement, je ne les ai pas trahis. Le pacha m'a même félicitée. J'ai quand même été étonnée de la réaction de certains marins comme celle d'un surfacier qui m'a dit : "Vous me donnez presque envie d'être sous-mariner" ou ces "merci" de femmes de sous-marins. Étonnant !

CB : Envisagez-vous de faire de nouveau un documentaire sur le monde des sous-marins ?

KA : Je ne sais pas... (silence). Je n'ai pas réellement envie de me cantonner au rôle de spécialiste des sous-marins. Ce documentaire m'a accaparé beaucoup de temps... Il faut que je le digère ! ●

Propos recueillis par Stéphane Dugast



Cols Bleus n° n° 2589 12 octobre 2001

Cols Bleus n° n° 2591 03 novembre 2001



En souvenir des sous-mariniers disparus

L'amicale des anciens marins de Belfort a déposé une gerbe au mémorial Pluviose, en mémoire du sous-marin éponyme et de son équipage. Le président, Daniel André, a remercié les autorités présentes à la cérémonie : "Chaque année, nous rendons hommage aux 27 disparus du sous-marin Pluviose dont Pierre Engel, natif de Bavilliers, était offi-

cier en second. Ce bâtiment a sombré au large de Calais en 1910. Depuis 1999, nous nous souvenons également de François Furgaux, natif de Belfort, et des 54 marins du sous-marin Eurydice qui a sombré au large de la Provence en 1970." La cérémonie s'est ensuite prolongée au monument aux morts de Bavilliers. ●

Daniel André

Cols Bleus n° n° 2591 03 novembre 2001

Iper du Triomphant

Le 18 octobre, le Service du soutien de la flotte a notifié à DCN le contrat de réalisation de la première Iper du sous-marin *Le Triomphant*.

Ce contrat, d'un montant voisin de 150 millions d'euros, sera exécuté sous la maîtrise d'œuvre industrielle de DCN. L'Iper commencera en avril 2002 pour une durée de 29 mois.

Propulsion électrique

L'un des fleurons technologiques de Jeumont, constructeur de moteurs

électriques installé depuis 1898 à Jeumont dans le Nord, est le moteur à aimants permanents, plus puissant et plus fiable qu'une machine conventionnelle. Cette technique fonctionne depuis 1995 sur des auxiliaires du SNLE

Le Triomphant et s'applique à présent à deux familles de produits : les alternateurs pour éoliennes et les moteurs de propulsion pour sous-marins.

Le moteur, baptisé Magtronic, va équiper les deux sous-marins *Scorpene* commandés par le Chili au consortium franco-espagnol DCN/Izar. À Jeumont, le premier Magtronic a achevé avec succès ses essais sur banc et l'acceptation en a été signée le 18 juillet par la Marine chilienne et les chantiers navals.

COMME À BORD

L'internationale sous-marine

Après Saint-Pétersbourg en 2000, l'Association internationale des sous-mariniers a choisi cette année Tarente pour y tenir son 38^e congrès annuel, présidé par le VA Silverio Titta.

Président de l'amicale des sous-mariniers italiens, le VA Silverio Titta a accueilli à Tarente près de 400 délégués provenant de Russie, d'Allemagne, d'Ukraine, du Chili, des États-Unis, de France, de Grande-Bretagne, d'Israël,

d'Italie, d'Argentine, de Pologne, d'Autriche... Les congressistes ont participé à une célébration œcuménique dans la base sous-marine de Tarente. L'autel en plein air, symbolisé par le kiosque de l'ancien sous-marin *Ammiraglio Cagni*, était



Les porte-drapeaux des délégations présentes.

entouré par les drapeaux des différentes délégations. Cette cérémonie du souvenir a été empreinte d'une émotion toute particulière, surtout quand la veuve de l'un des officiers du *Koursk* est venue prier pour la paix des âmes de tous les sous-mariniers disparus en mer...

terraneenne, l'élargissement de la famille internationale des anciens des sous-marins est apparue comme une réalité tangible. Après les réunions déjà prévues en Allemagne et en Autriche (2002), et en Grande-Bretagne (2003, Chatham), c'est en Ukraine (2004, Odessa), en Argentine (2005) et en Pologne (2006, Gdynia) que nous devrions nous retrouver. En outre, nos amis espagnols et portugais devraient bientôt nous rejoindre. Les Cherbourgeois (qui proposent de recevoir le congrès national de l'Agaasm en septembre 2002) sont déjà sur les rangs pour organiser le congrès international en 2007 et montrer le musée de la Cité de la mer à leurs futurs hôtes. ●

Philippe Doise.

section Île-de-France de l'Agaasm



Pendant l'allocation du CA (2S) Jean-Marie Mathey, président de l'Agaasm.

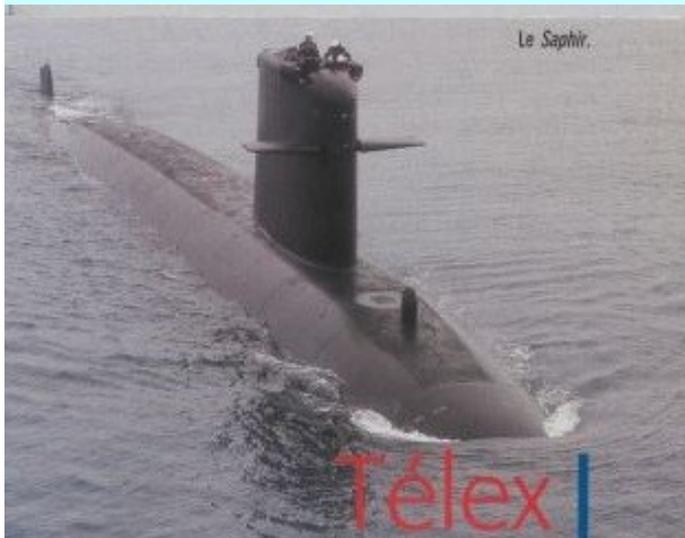
Le tour du monde... en sous-marins

L'instant le plus symbolique du congrès a été le jet de gerbes à la mer, à l'aplomb des épaves des sous-marins allemand *UC 12* et italien *Delphino* (2^e) coulés à proximité des îles Cheradi, respectivement en 1916 et en 1943. Le programme a permis d'alterner rencontres amicales, cérémonies officielles et tourisme.

Au cours de cette rencontre médi-

Cols bleus

Cols Bleus n° n° 2592 10 novembre 2001



Le Saphir.

DU SAPHIR

"**M**oteur avant 6, à droite toute, chassez aux centraux". Le Saphir dérobo face à la Perle manœuvré par le commandant Naranjo, stagiaire espagnol du cours de commandement de sous-marin. Entamé en Atlantique courant sep-

tembre, le cycle du Saphir bleu a été immédiatement placé sous les auspices ibériques. C'est donc fort logiquement qu'il s'achève dans ce théâtre par une escale empreinte des couleurs andalouses : Rota.

Dès le 10 octobre, tous s'apprentent à bord du SNA à fouler dignement le sol de ce sud espagnol dont la clémence du climat fait toujours rêver. Rota et El Ferrol, c'est un peu comme Toulon et Brest... À bord, le cocktail se prépare. Il doit avoir lieu le lendemain. Mais le 11, en surgissant des profondeurs à 6 h du matin, le Saphir s'aperçoit qu'Éole vient d'en décider autrement. Fetch et vents de soixante nœuds constituent le comité d'accueil et interdisent toute tentative de ravalage de l'antenne linéaire remorquée. Après une journée à tourner en rond tel un grand squalo, le Saphir s'éloigne alors, laissant derrière lui Cadix la Blanche.

Mais l'espoir succède à la déception lorsque le bulletin météo de Ceclant tombe : la journée du 12 sera propice à la manœuvre de l'antenne et donc à l'accostage. L'escale est sauvée ! Pour l'équipage, le programme de la soirée du 11 ne change pas : le cocktail a bien lieu, au large de Cadix, entre

marins, sans castagnettes ni flamenco mais avec petits fours préparés à l'avance...

Le 12, voici enfin l'accostage et les permissionnaires. Séville, Cordoue, Cadix, Gibraltar... Toutes ces destinations, maintes fois rêvées, font la joie de l'équipage, alors que le sous-marin devient la coqueluche des Espagnols. Il faut dire que le Saphir attire par sa spécificité et dénote au milieu du grand rassemblement de bâtiments de surface présents à Rota. Après les équipages des Canarias, Navarra et autres unités espagnoles qui ont précédé Alflot et son chef d'état-major, voilà les matelots de la capitainerie qui se précipitent à bord. Tous semblent conquis par les capacités et les performances annoncées de notre bâtiment.

Reste maintenant le plus délicat : après quelques jours de détente, le Saphir entre dans l'arène du zonex sud de la péninsule ibérique pour des exercices qui l'opposeront aux frégates espagnoles. À l'image du taureau victorieux, espérons qu'il sortira indemne des assauts de ces fiens toreros. Quoi qu'il en soit, son équipage défendra chèrement ses oreilles et... oie ! ●

Cols Bleus n° n° 2595 01 décembre 2001

Le CEMM à bord du Triomphant



L'amiral Jean-Louis Battet, a rendu visite à l'équipage du *Triomphant*, le 10 novembre dernier. Accompagné du VA Scott de Martinville, commandant les forces sous-marines et la Fost, il a ralié le SNLE à la mer par hélicoptère. L'équipage du *Triomphant*, en retour de patrouille, procédait, depuis quelques jours, à un ensemble d'essais avant son entrée en Iper au printemps prochain. Cette visite a été l'occasion pour le CEMM de rencontrer l'équipage et de lui présenter les principales évolutions que connaît la Marine aujourd'hui, ainsi qu'un premier bilan de la situation en Afghanistan. Après une visite du bord et une rencontre avec l'équipage à la cafétéria, il a assisté à une séquence de mise en œuvre du système d'arme de dissuasion. Le CEMM a rappelé dans son allocution que la dissuasion demeure au cœur de notre système de défense, même si la stratégie d'action occupe aujourd'hui une place privilégiée. ●

Sources:*Cols bleus*

Cols Bleus n° 2558	Cols Bleus n° 2578
Cols Bleus n° 2559	Cols Bleus n° 2580
Cols Bleus n° 2560	Cols Bleus n° 2581
Cols Bleus n° 2561	Cols Bleus n° 2582
Cols Bleus n° 2562	Cols Bleus n° 2584
Cols Bleus n° 2563	Cols Bleus n° 2585
Cols Bleus n° 2565	Cols Bleus n° 2586
Cols Bleus n° 2566	Cols Bleus n° 2587
Cols Bleus n° 2567	Cols Bleus n° 2588
Cols Bleus n° 2569	Cols Bleus n° 2589
Cols Bleus n° 2571	Cols Bleus n° 2591
Cols Bleus n° 2572	Cols Bleus n° 2592
Cols Bleus n° 2573	Cols Bleus n° 2595
Cols Bleus n° 2575	
Cols Bleus n° 2576	

Les textes originaux ont été intégralement copiés. Quand cela été justifié, l'orthographe de patronymes ou de noms de lieux a été reprise.

Néanmoins, malgré relecture et recherches approfondies, quelques imperfections n'ont pu être rattrapées et ont été conservées.

**Bulletin « PLONGÉE »**

Directeur de la publication :

Chargé de publication :

Comité de rédaction :

Dominique SALLES

Patrick DELEURY

Patrick DELEURY

Contact : agasm.fr@gmail.com

Le bulletin « **Plongée** » est une publication de l'association AGASM à usage et diffusion internes.

Crédits photographiques : Agasm , Cols Bleus , (Droits réservés)

Venez nous rejoindre sur :

www.agasm.fr et <https://www.facebook.com/agasmofficiel/>