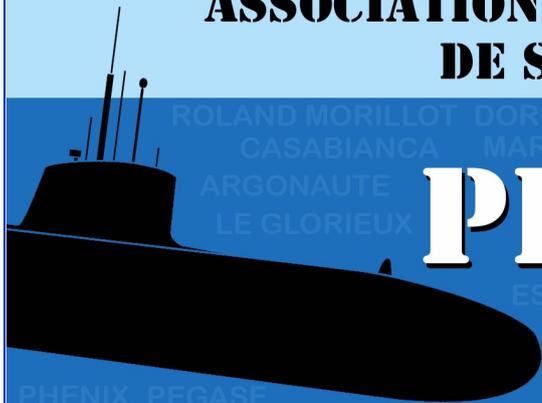


ASSOCIATION GÉNÉRALE DES AMICALES DE SOUS-MARINIERS



PLONGÉE

Hors-série 70 - 2004

70 ème anniversaire année 2004

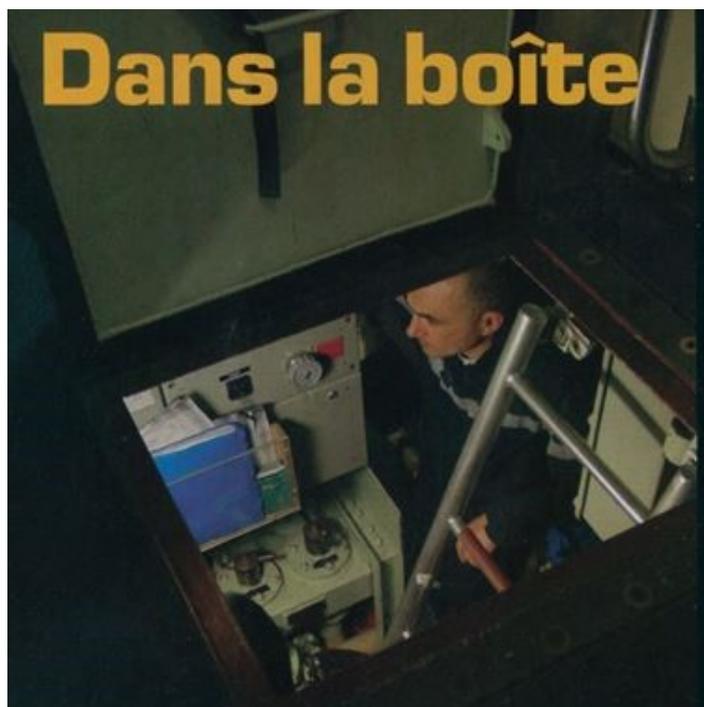
Fin janvier 2021, pour marquer les 70 ans de notre association, nous vous avons présenté un numéro hors-série sur l'année 1951, année de naissance de l'AGASM.

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.



L'Emeraude se dévoile

Document sous copyright AGASM 2022

2004

Cols Bleus n° 2686 10 janvier 2004

Retour à Nuits-Saint-Georges

À l'occasion de la célébration de l'armistice de 1918, une délégation du *Rubis* s'est rendue dans sa ville marraine, Nuits-Saint-Georges. Malgré le brouillard, de nombreux Nuitons s'étaient déplacés pour l'évènement, et petits et grands ont été agréablement surpris lorsque la garde d'honneur du sous-marin s'est présentée devant le monument aux morts. La cérémonie s'est déroulée en présence de représentants et d'élèves sapeurs-pompiers, de l'harmonie municipale et de drapeaux de différentes associations d'anciens combattants. Après lecture du message du secrétaire d'État aux Anciens Combattants par le maire et du poème *Le Dormeur du val* par des élèves du collège Félix-Tisserand, tous les participants se sont retrouvés autour d'un vin d'honneur. Les



Photos : Marine nationale

mamans et collégiens de la classe de 3^e option "technologie" envisagent leur venue à Toulon au mois de mars prochain, dans le cadre d'un stage organisé à bord durant la période

d'indisponibilité du sous-marin. L'activité du bâtiment ne permettant pas aux marins de s'attarder trop longtemps dans leur ville marraine, Nuitons et sous-mariniens se sont

retrouvés le 27 novembre pour la journée annuelle du sous-marin, en attendant le semi-marathon de Nuits-Saint-Georges à la fin du mois de mars. ●

Cols Bleus n° 2689 31 janvier 2004

Cols Bleus n° 2690 07 février 2004

L'Argonaute arrive à Brest



Après avoir modernisé l'*Alcyon* et l'*Ailette* à l'automne dernier, la Marine vient de signer le contrat d'affrètement d'un nouveau bâtiment de soutien, d'assistance et de dépollution baptisé *Argonaute*. Ce navire de construction neuve, d'une longueur de 69 m, sera basé à Brest et renforcera le dispositif d'intervention actuel à la disposition du préfet maritime de l'Atlantique.

Doté dans un premier temps d'une capacité d'assistance et de remorquage, l'*Argonaute* va être équipé de moyens de dépollution identiques à ceux qui ont été installés récemment sur l'*Alcyon* et l'*Ailette*.

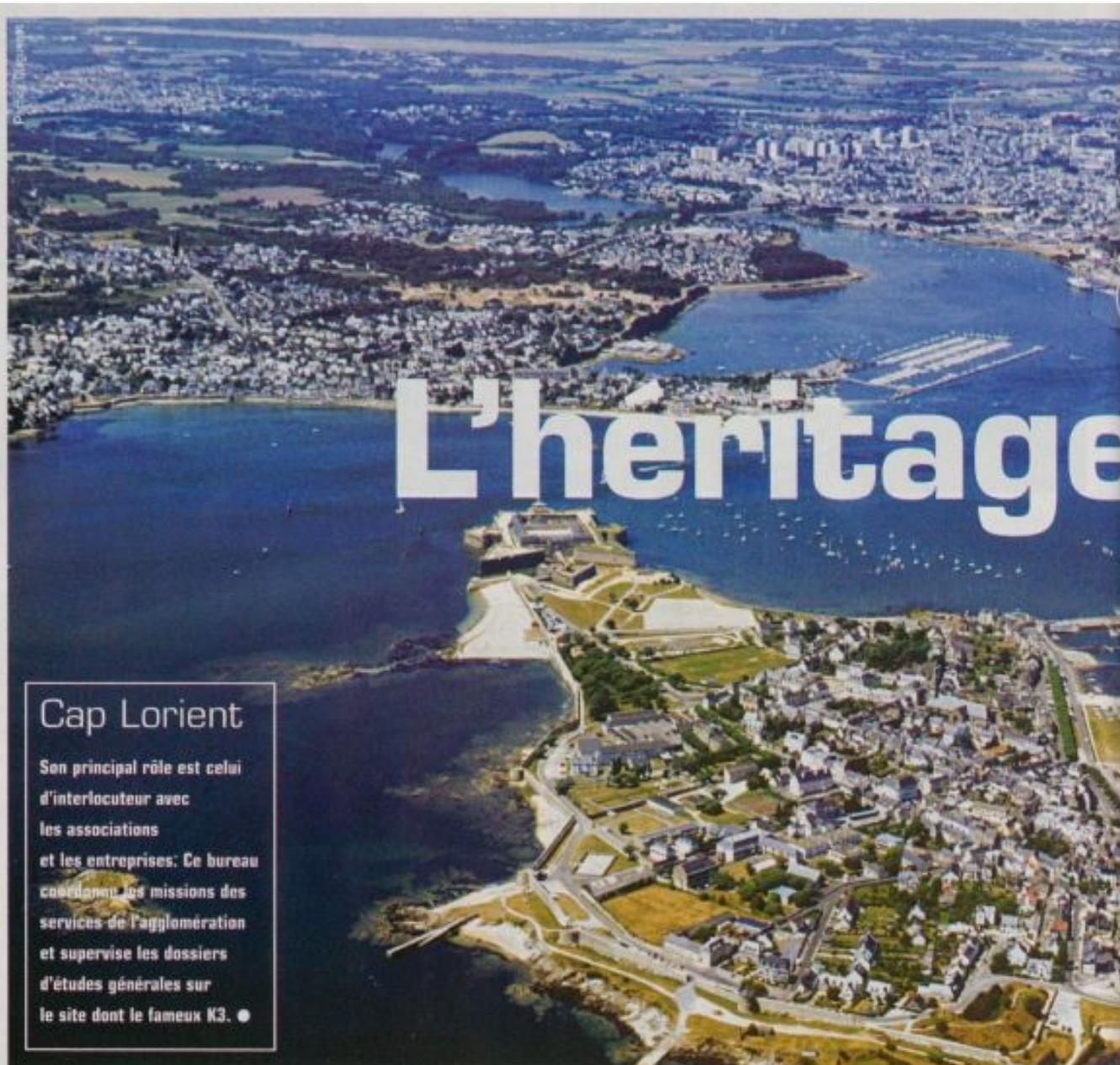
L'*Argonaute* est arrivé à Brest le samedi 10 janvier. Dès qu'il entrera dans le cycle opérationnel, l'*Ailette* rejoindra son nouveau port-base à Toulon.



"Une marine qui évolue, des marins qui agissent"

Lors de sa tournée des ports, l'amiral Jean-Louis Battet s'est rendu à Cherbourg le 27 janvier. Le CEMM a visité *Le Vigilant* pour prendre connaissance de l'état d'avancement des travaux d'achèvement du SNLE/NG et rencontrer l'équipage qui devrait prochainement commencer ses essais. Le CEMM a aussi rencontré les commandants d'unité et directeurs de l'arrondissement maritime de Cherbourg, et leur a présenté l'évolution du contexte stratégique mondial et national et la nécessaire adaptation de la Marine à ce contexte. Les atouts et les difficultés de la Marine ont été dépeints sans concession. Sauvegarde maritime, sujet fort à Cherbourg, mais aussi redressement de la disponibilité, modernisation de la Marine et renouvellement de ses moyens ont donc été au cœur des propos du CEMM qui n'a pas manqué de souligner la qualité et la cohésion du personnel.

EV1 François-Xavier Miermont



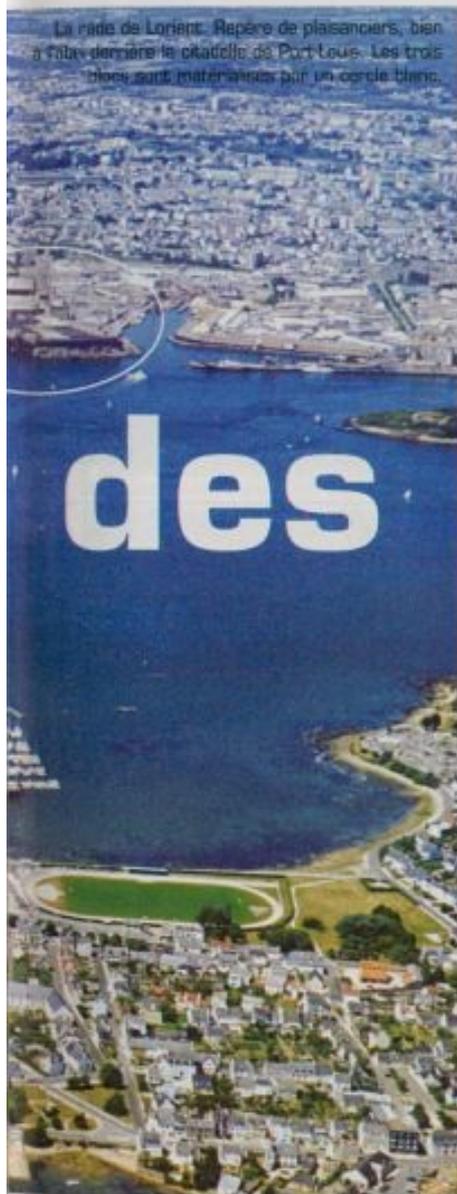
Cap Lorient

Son principal rôle est celui d'interlocuteur avec les associations et les entreprises. Ce bureau coordonne les missions des services de l'agglomération et supervise les dossiers d'études générales sur le site dont le fameux K3. ●

Un peu d'histoire

Pour gagner une guerre, il faut couper le ravitaillement de l'adversaire, principe clausewitzien. La guerre sous-marine, instituée par l'amiral Karl Dönitz, applique cette règle à la lettre. Pour que les "loups gris", surnom des sous-marins allemands, soient plus rapidement opérationnels en Atlantique, le III^e Reich bénéficie des ports français après la débâcle. Lorient est choisie par l'amiral, jugeant sa position idéale sur la grille atlantique. Rapidement, les capacités d'accueil sont dépassées et l'Anglais menace. En 1941, Todt, puis Speer décident de construire des blocs (K1, K2 et K3) abritant les sous-marins des bombardements au lieu-dit Keroman. Près de 15 000 ouvriers s'activent à la construction des premières alvéoles. Plus d'un million de mètres cubes de béton sont coulés dans les trois blocs. Lorient se transforme en "Festung" (forteresse) impénétrable. Les raids n'empêchent pas le fonctionnement de la base. Elle devient une poche en 1944 et se rend le 10 mai 1945. ●





des loups gris

Une base secrète digne des films de James Bond. L'ancien abri des sous-marins de Lorient suscite bien des spéculations. Zoom sur un site prometteur.

Nuages qui roulent et vent de travers; accueil peu engageant à l'entrée de la base. Atmosphère pesante et surréaliste. Des blocs de béton armé se dressent en masses sombres et menaçantes.

Depuis le départ de la Marine nationale en 1997, la base est en reconversion. "Le vrai problème, selon Carine Kerlan, responsable du bureau Cap Lorient-Mission base des sous-marins, est de faire le compromis entre l'impératif économique et la conservation d'un site unique en Europe". Unique, voire "kolossal" pour ce qui est de l'engagement des moyens techniques et humains. La base de Lorient reste la plus grande construction hitlérienne hors d'Allemagne. "La reconversion est pragmatique. La base sera à la fois un centre industriel et un site touristique". Les portes blindées monumentales impressionnent toujours les touristes. D'une hauteur de 38 mètres, les trois géants de béton sont les derniers témoins d'un rêve de puissance mégalomane.

Une reconstruction culturelle

Un guide, issu de la faculté de Lorient, se propose d'expliquer l'histoire de la base à travers la visite du bloc K3, dernier des trois inoccupé. Car les blocs K1 et K2 retrouvent une nouvelle jeunesse. Le bloc K2 est entièrement investi par l'expert en plasturgie Plastimo. Catlantec et Lorima se partagent le K1. Véritable bol d'air en termes d'emplois pour un port en difficulté. La polémique sur l'avenir des deux blocs est donc dépassée.

Du côté architecture, les projets fusent. En 1999, un concours international d'idées pour la reconversion de la base est organisé. Les lauréats sont luxembourgeois. Le projet titanesque englobe la totalité de la superficie du site, soit 26 hec-

tares. L'aménagement de promenades, de magasins et de structures, s'appuyant sur les blocs, a pour mission de "réapprendre la mer aux Lorientais". L'alliage du verre et de l'acier: La contrainte réside dans l'ouverture de cet espace enclavé par d'épaisses rangées de béton armé. Le grand enjeu du siècle n'est pas la base en elle-même, mais la volonté de retrouver un rayonnement grâce à l'exceptionnelle façade maritime de la belle endormie. Lorient, depuis quelques années, a une grande ambition de concept urbain. Un concept obligé depuis le cataclysme des 14 et 15 janvier 1943. Près de 30 000 bombes incendiaires et explosives sont larguées sur Lorient. La cité est rasée à 90 %. 60 ans après, la base restée intacte est le symbole d'une tragédie. La place laissée par la Marine nationale permet de développer plusieurs axes.

Étoiles de mer

Mare nostrum / L'océan, c'est Lorient. Idée fixe, obsédante: Cap sur l'Atlantique. Le Défi français s'installe et bénéficie d'un environnement favorable pour l'élaboration de ses prototypes. Pour la responsable de Cap Lorient, "le pôle nautique a pris une importance imprévue comparé au projet initial". Transats ou régates, les skippers viennent parfois trouver refuge près des blocs. Bruno Peyron y prépare son dernier-né, le catamaran Orange II. Trophée Jules Verne en tête, il veut battre le record du tour du monde. Appareillage fin février.

Le Victor Pléven, bateau-usine de la grande époque, complète l'approche didactique du monde de la mer. Long de 90 mètres, il est le dernier navire français qui pêche la morue à Terre-Neuve dans les années 1990. Une autre acquisition de la Communauté d'agglomération du pays de Lorient, le sous-marin Flore, est en travaux.



► Vieux d'une quarantaine d'années, il devait initialement être installé dans l'une des alvéoles du bloc K3. Pour des raisons financières et techniques, c'est impossible. La Flore reste donc en extérieur sur le ber (charpente qui supporte un bateau en cale sèche) entre le K2 et le K1. Ces vieux monstres équatiques n'ont plus pour fonction que le rêve et l'imaginaire auprès du grand public. Mais pour Carine Kerlan, l'objectif le plus ambitieux reste l'Académie Tebarly. L'ouverture serait prévue pour 2005. Dernier-né, fin 2004, un village d'entreprises nautiques devrait émerger. 4 hectares proposés à la vente, laissés près de l'entrée de la base. Ces entreprises doivent renforcer l'appartenance au monde maritime, créer une dynamique nautique.

L'avis du public

Plus tard, une balade dans le centre-ville, un arrêt au café du Port. Entrée dans une salle enfumée, où un petit groupe d'étudiants sirote un crème. La question de l'avenir de la base soulève les passions, "c'est la cohabitation du rêve et du cauchemar: il faut y apporter quelque chose de différent pour l'avenir", déclare avec solennité l'un des étudiants. Les uns se tournent vers le futur, les autres ne veulent pas oublier le passé : "On doit le garder en mémoire des gens, le faire évoluer. Ce qui peut rappeler les souffrances de la guerre ne doit pas disparaître", dit un homme plus âgé en s'approchant. Fier d'appartenir à l'un des plus grands ports de pêche de France, le vieil homme évoque les épisodes glorieux de la ville. La Compagnie des Indes qui fit la fortune de toute une région, Dupuy de Lôme, ingénieur naval de génie, et les fameux sous-marins, "tout cela vivait sur la mer et pour la mer", conclut-il, non sans nostalgie.

Les habitants attendent beaucoup, s'impatientent, espèrent. L'avenir pour Carine Kerlan se pose à cette condition : "Si le site de Keromen fait preuve de dynamisme, on peut parier qu'il aura un véritable effet d'entraînement sur le reste de la ville". Après avoir été une menace, la tanière des "loups gris" s'est rendue à la ville et ses habitants. ●



La Flore à l'époque où elle était sur cales dans le bloc K3.

Patrick Guipier

Relever le Défi



Le Défi Areva s'entraîne au large de Lorient.

Objectif : préparer bateaux et équipages en vue de remporter l'America's Cup. Arrivées au Pays de Lorient en 1999, près d'une centaine de personnes travaillent pour le Défi français.

La base a permis au Défi Areva de disposer d'une surface d'exploitation de 6 500 m², dont 4 000 m² de zone technique extérieure. L'avenir verra apparaître une voilerie de 600 m² afin d'élaborer les voiles "new tech" 3 DL (voiles moulées). Un pôle de compétition s'accordant parfaitement à l'environnement du Pays de Lorient qui possède aussi l'une des plus grandes bases nautiques de France sur la plage de Kerguelen. ●

L'un des loups gris fait surface. Images pour la propagande allemande.



ECPAD



ECPAD

Dernier virage pour le K3



Visite du K3. Large de 8 mètres, le toit est constitué de plusieurs plafonds de manière à atténuer l'impact des bombes.

Et le K3 ? C'est le casse-tête. Le détruire coûterait une fortune et ce n'est pas l'intention de la Communauté d'agglomération. Il abrite quelques associations comme la Société d'archéologie maritime du Morbihan. La rade lui offre de nombreuses occasions de fouilles et de découvertes. Même vide, ce complexe attire près de 25 000 visiteurs par an ! Seule originalité, l'aménagement d'alvéoles, débouchant sur la rade et protégées des raids de torpilles aériennes par deux épaves. Trop peu pour le classer monument historique. L'entretien est en partie pris en charge par Cap Lorient-mission BSM. Une reconversion qui nécessite patience et moyens. ●

Le Victor Pléven à quai. À l'arrière plan le K3.



Patrick Guipennec

L'Académie Tabarly



Eric Tabarly, 1931-1998.

Marianne Pastorek / AP / Le Figaro

La mission est de faire découvrir au public le monde de la course au large, de la plaisance et le patrimoine par l'évocation de la vie et des exploits du marin emblématique. Structure de 5 000 m², l'Académie devrait abriter des salles d'expositions permanentes et temporaires. Elle rassemblera des objets, pièces et documents. Ce centre sera accompagné d'un restaurant, d'un bar et d'une boutique. Un concept d'embarquement sur les *Pen Duick* est envisagé. Ceux qui prendront part à l'activité disposeront d'une véritable base pour l'hivernage. Mais la chef de projet de Cap Lorient évoque les contraintes : "Le projet est en suspens en ce moment, tant que l'État ne se sera pas définitivement prononcé sur sa participation financière". Malgré tout, l'espace libre de la base est une chance et permet des évolutions. ●



EDMAD

Colts Bleus n° n° 2694 13 mars 2004

Alfost en terre lorraine

Les enjeux militaires de la France se situent aussi sous les océans. Sur ce thème, le VAE Thierry d'Arbonneau, Alfost, a tenu une conférence le 15 janvier devant les étudiants et les professeurs de l'université Nancy II et des personnalités de la région.

L'amiral a particulièrement mis en avant l'importance et les enjeux de la dissuasion sur la scène nationale et internationale et décrit les missions et les moyens des unités dont il a le commandement.

Cette visite était organisée à l'initiative du SICM de Nancy qui a la responsabilité du recrutement pour tout le grand Est. Elle a aussi été l'occasion de rappeler, dans cette région frontalière dont la longue tradition militaire est essentiellement terrienne, la variété des carrières et des métiers que la Marine propose et plus particulièrement ceux qu'il est possible d'exercer dans les forces sous-marines.

Colts Bleus n° n° 2696 27 mars 2004

Le Vigilant en essais

Le SNLE *Le Vigilant* est sorti de son bassin d'achèvement, jeudi 18 mars, à Cherbourg. Les prochains jours, le dernier-né de DCN va réaliser des essais, à quai et en mer (en surface), avec son équipage de 111 hommes. Le bâtiment devrait rejoindre Brest d'ici à la fin du mois pour des essais en plongée. Équipé d'une chaufferie nucléaire intégrée et d'une pompe-hélice lui permettant de bénéficier de vitesses silencieuses élevées, *Le Vigilant* est le 3^e SNLE de nouvelle génération français. Cet automne, il rejoindra la Fost aux côtés du *Triomphant* et du *Téméraire*. Le 4^e et dernier de la série, *Le Terrible*, est en construction à DCN Cherbourg.

Colts Bleus n° n° 2698 17 avril 2004

MCO des MSBS

La DGA vient de notifier aux sociétés EADS-Space Transportation et DCN, un marché pluriannuel pour assurer le maintien en condition opérationnelle des missiles mer-sol balistiques stratégiques (MSBS) M 45. Le missile M 45, mis en place en 1997, équipe les SNLE de nouvelle génération du type *Le Triomphant*.

Colts Bleus n° n° 2700 30 avril 2004



Postes de manœuvre et de combat à Cherbourg

La sortie de bassin de la troisième unité de la série des sous-marins lanceurs d'engins de nouvelle génération (SNLE-NG), puis ses premiers essais en mer ont mobilisé les forces vives du port militaire de Cherbourg pendant plusieurs jours et nuits. Plongée dans la base navale.

Les mouvements de "l'unité précieuse" ont fait l'objet de tous les soins des engins du service direction du port, renforcés par l'*Élan* et l'*Acharné*. Malgré les délicates conditions météorologiques (jusqu'à 40 nœuds de vent), les marins de l'escadre noire ont offert le spectacle d'un ballet nautique réglé au millimètre, orchestré par les ordres d'un pilote alliant à merveille fermeté et assurance tranquille. Les nombreux entraînements organisés depuis deux ans par tous les temps ont donc comme prévu porté leurs fruits, complétant pour les plus jeunes le savoir-faire des marins des ports et des précieux réservistes déjà aguerris à ce type de manœuvre. C'était également la première fois que le service bessins, dans sa nouvelle livrée Marine, mettait en œuvre les installations du dispositif de mise à l'eau (DME) unique en son genre.

Tous les services mobilisés

Enfin, les séjours à quai du sous-marin ont occupé les acteurs de la protection défense du port, les récompensant sur le terrain des longues heures passées il y a quelques mois à imaginer le plan de protection ad hoc. Ainsi se sont retrouvés, unis dans une même mission, les membres des services direction du port, surveillance radiologique, complétés pour l'occasion de renforts des services soutien technique, administration, base vie et, bien sûr, la totalité des effectifs des compagnies de fusiliers marins et de gendarmes maritimes. Les plus anciens ont cru retrouver leur jeunesse en savourant de nouveau

le charme des longs quarts de nuit que les plus jeunes découvraient pour la plupart.

Il n'est pas faux de dire que, durant ces quelques jours, la base navale a vécu sous la constance d'une excitation de bon aloi qui a mis à tous du baume au cœur : les novices frustrés par une première affectation à terre par nature routinière, y ont retrouvé les rêves d'action qui avaient motivé leur engagement, les anciens une ambiance conviviale et opérationnelle un peu enfouie derrière les tâches administratives, rébarbatives et anonymes, les membres de l'état-major ont acquis la certitude qu'en ces jours bénis une base navale peut aussi se manœuvrer comme un bâtiment, avec la même réactivité et la même enthousiasme partagé à tous niveaux, et le même esprit d'équipage que seules la difficulté et l'action peuvent engendrer. ●

CV Jean-Jacques Delaunay

Le dispositif en chiffres

Sortie du DME : 130 militaires et civils de la base navale, soit plus du tiers des effectifs ;
Élan, Acharné, RPC Saïre et Fréhel, RP Papayer, 6 pousseurs, 3 vedettes. Protection défense permanente : 45 personnes (base navale, fusiliers marins et gendarmes maritimes) armant les dispositifs nautique et terrestre ainsi que le poste de commandement. ●

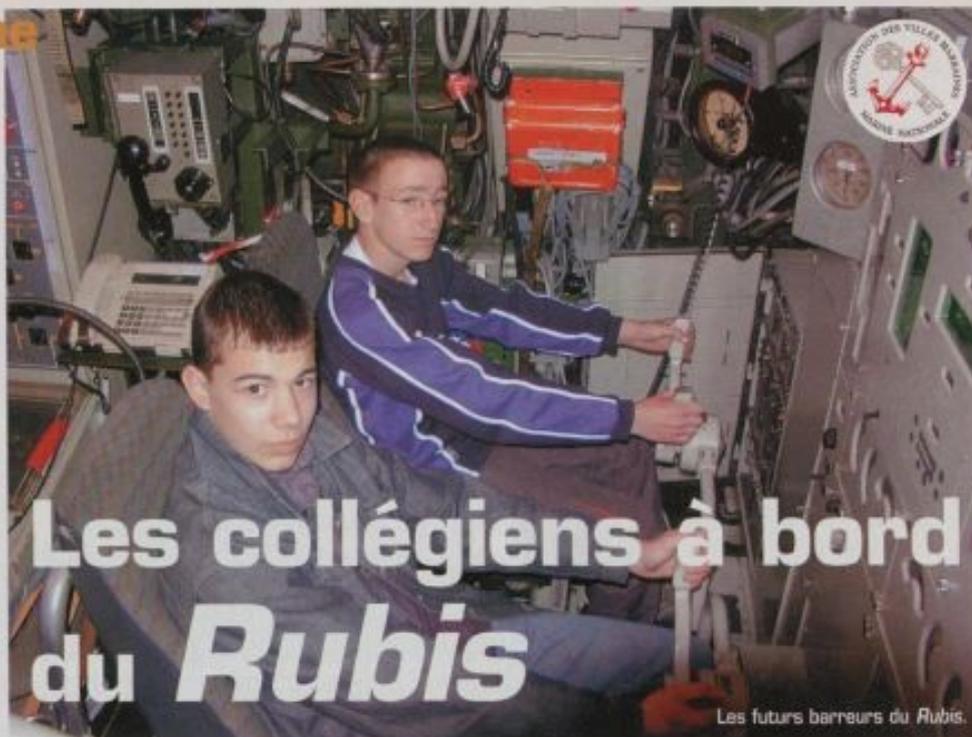
Ville marraine

Fidèle à sa ville marraine, le *Rubis* a organisé, du 8 au 12 et du 15 au 19 mars, un stage découverte pour une classe de 3^e du collège Félix-Tisserand de Nuits-Saint-Georges.

Ces séjours organisés par les unités de la Marine en partenariat avec l'Éducation nationale ont pour but de développer les connaissances des élèves sur leur environnement économique, technologique et professionnel. Ils consistent essentiellement à faire évoluer l'élève dans l'ambiance d'une profession. "L'entreprise" choisie a été le sous-marin. Le séjour était une opportunité pour renforcer le lien Armées-Nation en présentant l'institution militaire aux élèves et à leurs professeurs.

Découvrir la Marine et ses métiers

Après une présentation générale des SNA et une visite guidée du *Rubis*, les élèves répartis par binôme et encadrés par un membre de l'équipage ont étudié durant toute la semaine une installation du bord. La manœuvre des barres de plongée, l'utilisation des périscoopes, la propulsion et le principe de fonctionnement du sonar étaient au programme. Une fois les rudiments de mécanique et d'électricité compris et après quelques heures passées à décortiquer les schémas d'Atles, la navigation sous-marine n'avait plus de secret pour nos collé-



Les collégiens à bord du *Rubis*

Les futurs barreaux du *Rubis*.

giens. Ils ont également visité le Casard, le musée de la Marine, l'école de navigation sous-marine et ses simulateurs, consacrant aussi un après-midi à la bouline en rade de Toulon sur les *Surprise* du club nautique de la Marine.

Les élèves logés par les familles de l'équipage ont aussi découvert la région varoise : le mont Faron, les plages de Sanary et Six-fours. Membres de l'équipage et élèves étaient révis de se retrouver en Bourgogne lors du semi-marathon et de la vente des vins de Nuits-Saint-Georges les 27 et 28 mars. ●

Équipage du *Rubis*



Photos : Marine nationale

Un agenda bien chargé

Du 29 août au 1^{er} septembre 2003 : embarquement de M. Chapulliot, professeur principal au collège Félix-Tisserand de Nuits-Saint-Georges.

28 octobre : rencontre entre le CF Savy, commandant le *Rubis*, accompagné du président des officiers mariners, et M. Dufouleur, maire de Nuits-Saint-Georges. Présentation du *Rubis* au collège Félix-Tisserand pour organiser le stage à bord.

11 Novembre : participation d'une délégation du *Rubis* aux commémorations de l'armistice.

Du 8 au 19 mars 2004 : accueil en deux périodes d'une classe de troisième de Nuits-Saint-Georges par l'équipage du *Rubis* dans le cadre d'un stage découverte.

27 mars : participation du *Rubis* au semi-marathon de Nuits-Saint-Georges.

28 mars : le commandant assiste à la vente des vins de Nuits-Saint-Georges.

En prévision :

24 mai 2004 : plongée à bord du *Rubis* pour le meilleur binôme de collégiens – embarquement de M. Dufouleur, maire de Nuits-Saint-Georges, accompagné de M^{me} Perriguer, principale du collège Félix-Tisserand. ●



Visite du musée de la Marine.

Cols Bleus n° 2699 24 avril 2004

À la mémoire des sous-mariniers à Ramatuelle



Sur invitation de M. Romano, président des anciens marins de Saint-Tropez, la section *Rubis* s'est rendue le 7 mars à Ramatuelle pour le dépôt d'une gerbe à la stèle érigée en hommage aux équipages des sous-marins disparus au large de ce cap en service commandé : le *SM 2326* le 5 décembre 1946, la *Sybillie* le 24 septembre 1952, la *Minerve* le 27 janvier 1968 et l'*Eurydice* le 4 mars 1970.

Une association a été créée pour l'édification d'un monument à Toulon à la mémoire de tous les sous-mariniers disparus. Les dons libellés à l'ordre de l'Association pour le monument national des sous-mariniers (AMNSM) peuvent être envoyés à :

- l'Agaasm - Section Rubis - BP

5077 - 83092 Toulon Cedex, qui fera suivre ;

- à l'ordre de la Fammac avec la mention au dos "pour le monument national des sous-mariniers" ;
- à l'ordre AMNSM, à expédier à M. Philippe Durteste, 18-20, rue de Presles, 75015 Paris.

Carnet d'adresses

Association des capitaines au long cours et capitaines de 1^{re} classe (ACLCC1)
Secrétariat général - 8, rue des Clématites - 76420 Bihorel.
Tél. : 02 35 60 38 34.
Fax : 02 35 60 38 84.
E-mail : secretaire.aclcc1@free.fr

Cols Bleus n° 2701 08 mai 2004



Cols bleus

Il y a dix ans, l'Émeraude

Mardi 30 mars à Toulon, s'est déroulée, sous la présidence du VAE Thierry d'Arbonneau, Alfost, accompagné du VA Jean-Marie Van Huffel, Cecmed, la cérémonie anniversaire de l'accident survenu il y a dix ans à bord de l'*Émeraude*, en présence des familles des victimes et des anciens membres de l'équipage rouge de l'*Émeraude* de l'époque, d'une délégation du 3^e Rama, de l'ESNA, de Basesourmed, du Cira, et de l'ENSM-BPN.

Devant l'ensemble des fanions des unités, le CF Cyrille Estrangin, commandant de l'équipage bleu du SNA *Émeraude* a prononcé un discours sur les circonstances et sur la portée de l'événement.

Puis, Mgr Patrick Le Gal, évêque aux Armées, a invité chacun à mener une réflexion sur la notion de sacrifice demandé par notre métier des armes et le caractère sacré de la mission. La cérémonie s'est poursuivie par une prière œcuménique à la chapelle devant les plaques du souvenir des sous-mariniers morts dans l'exercice de leurs fonctions, et particulièrement celle dédiée aux victimes de l'accident de l'*Émeraude*.

EV1 Nicolas Simon

Cols Bleus n° 2703 29 mai 2004

Voix en or pour oreilles d'or

Le 29 avril, la chanteuse québécoise Isabelle Boulay a découvert à Toulon, dans le cadre d'un reportage télé qui sera diffusé en septembre, le métier des "Oreilles d'or". Accueillie par le CV Jean-François Baud, commandant l'escadrille des sous-marins d'attaque, elle a d'abord découvert les entrailles d'un SNA avant de se rendre au Centre d'interprétation et de recherche acoustique (Cira) pour écouter quelques exemples de bruits interceptés par nos sous-marins.

"*Tombée en amour*", selon son expression, du chant des baleines, elle s'est vite rendu compte de la difficulté du métier d'analyste qui consiste à discerner dans le brouhaha des abysses le petit bruit qui pourrait s'avérer tactiquement intéressant. Lorsqu'elle entendit dans son casque et visualisa sur les écrans des analyseurs un extrait de son dernier disque, elle éclata de rire et classa "sirène" ce biologique inconnu des experts du Cira.

Cols Bleus n° 2704 05 juin 2004

*Cols bleus*

Cols Bleus n° 2704 05 juin 2004

*Du Saphir*

Lors de sa dernière mission en Atlantique, le sous-marin nucléaire d'attaque Saphir a choisi le Sénégal comme lieu privilégié de halte, renouant ainsi les liens entre ce pays et les forces sous-marines. C'est en effet la 3^e escale du SNA Saphir en terre sénégalaise mais aussi la première d'un sous-marin nucléaire d'attaque depuis cinq ans. Les premières aventures africaines du bâtiment ont débuté au large de

Saint-Louis du Sénégal par un entraînement conjoint avec l'eviso LV *Le Hénaff*, alors déployé en mission Corymbe, et avec un *Atlantique 2* des Forces françaises du Cap-Vert.

Le Saphir a ensuite fait surface, permettant à chacun de profiter du soleil et de l'air du large, pour faire route vers la capitale sénégalaise, sur des flots levés par l'harmattan, vent sec venu des grands ergs de Mauritanie et du Mali, chargé de poussières et de sable, premier contact du bâtiment avec la terre africaine si proche.

Au petit matin, dans une brume intrigante, la côte ourlée par les défiantes commence à livrer ses secrets...

La découverte de cette terre africaine, l'île de Gorée, le lac Retba (plus connu sous le nom de lac Rose), Saloum et les marchés de Kermel ou Sandaga permettent à tous de s'immerger dans la culture et les couleurs africaines.

Diversité, effervescence et couleurs en sont les traits dominants. Téranga (bienvenue), est le mot clé d'une ville



De nombreux exercices se sont déroulés en collaboration avec un groupe de combat du commando de Penfenteny.

qui nous en dit bien d'autres. Le pays des confréries Mouride et Tidjane, chargé des parfums d'hibiscus et de bougainvillées, a toujours été un havre de prospérité et d'accueil des marchands et navigateurs transsahariens puis occidentaux. Vitrine de l'Afrique, les liens avec la France sont forts, les habitants de Saint-Louis, Dakar, Rufisque et Gorée étant nos concitoyens jusqu'à la séparation amicale de 1960, initiée par Léopold Sédar Senghor, qui incarna à lui seul l'ensemble des complexes liens entre nos deux pays.

Dakar est un point d'appui exceptionnel pour les forces sous-marines en Atlantique. Elle dispose de toute l'architecture nécessaire pour être une base de repli opérationnelle et logistique de premier plan. À mi-chemin entre Europe et Afrique centrale, entre Europe et Amérique du Sud, Dakar est idéalement placée pour tout bâtiment déployé en Atlantique. Les infrastructures militaires françaises, associées à des capacités de réparation navale bien dimensionnées et à un environnement amical, ne font qu'accentuer l'aspect stratégique de ce port pour les sous-marins.

Protégé par un groupe de fusiliers marins du GIR de Brest et remarquablement soutenu par les infrastructures de l'unité Marine du Cap-Vert, le SNA Saphir a ainsi trouvé en Dakar une remarquable terre d'accueil.

Les autorités militaires et civiles, françaises et sénégalaises, de Dakar ont visité le Saphir, en voyant in situ ce dont le bâtiment est capable. SE M. Didier Roisin, ambassadeur

de France au Sénégal, accompagné du CV Issa Diop, adjoint au chef d'état-major de la Marine sénégalaise, et du CV Sven-Erik Estallon, Comfor Cap-Vert, ont embarqué à bord pour un déjeuner en plongée et une visite complète du sous-marin au large des côtes sénégalaises.

Ces invités ont été initiés à la vie des sous-marinières et, comme le veut la tradition, baptisés par un verre d'eau de mer puisée en immersion profonde, entrant alors de plein droit dans la communauté fraternelle des sous-marinières.

Les activités intenses opérationnelles ont compté de nombreux exercices en collaboration avec un groupe de combat du commando de Penfenteny.

En effet, grâce à la qualité des moyens logistiques de Dakar et à l'environnement météorologique favorable, toutes les conditions étaient réunies pour une organisation efficace et réaliste d'exercices communs, réactualisant ainsi le rôle essentiel du sous-marin dans le transport et l'infiltration de forces spéciales sur les théâtres d'opérations. Exercices de reconnaissance de plage, de débarquement et embarquement de Zodiacs, de langage de palmeurs, pendant deux jours, ont donné toutes leurs lettres de noblesse au tandem commando-SNA en matière d'opérations spéciales.

Le Saphir a quitté la terre africaine en saluant le fort d'Estrées, au sommet de l'île de Gorée, véritable sentinelle de Dakar. Les dernières images fortes et colorées, avant de poursuivre sa mission opérationnelle dans les profondeurs abyssales de l'Atlantique. ●

De *L'Inflexible*

Quand le VAE Thierry d'Arbonneau m'a proposé de venir cuisiner à bord d'un SNLE, je n'ai pas hésité une seconde. J'avais déjà eu, il y a quelque temps, un aperçu de mes futures conditions de travail. En effet, j'avais passé une journée à la mer à bord du SNA *Améthyste* et j'avais alors été frappé par l'exiguïté de la cuisine, le bon ordre de la cambuse et de la chambre froide. Cent trente repas quotidiens sans comp-

ter le roulis en surface et les pointes en cas de changement d'immersion, cela relève de l'exploit.

Mais j'avais surtout été frappé par la chaleur et la gentillesse de l'accueil des sous-marinières qui m'ont fait l'un des leurs le temps de la journée.

Le Grand Véfour, au Palais Royal à Paris, reçoit cinquante clients midi et soir, cinq jours par semaine. Quarante personnes y travaillent. Les cuisines ne sont ni grandes, ni trop modernes. Elles sont agencées en sous-sol comme plusieurs cuisines

de SNLE réunies autant que la configuration des lieux le permet. Un seul but, satisfaire le client : c'est un point commun avec les cuisiniers de sous-marins.

La veille du repas, David Ferré, mon assistant, est venu à bord préparer le menu. Je suis moi-même arrivé le jour venu, muni des grandes assiettes du restaurant, indispensables pour la présentation des mets. Douze couverts étaient prévus au carré : l'amiral et le commandant de *L'Inflexible*, un officier de

Toulon et huit cuisiniers des forces sous-marines dont deux civils. Bien d'autres avaient assisté aux préparatifs, alliant la curiosité du début à l'amitié que cette activité allait créer entre nous.

J'ai saisi l'occasion pour visiter *L'Inflexible* et l'île Longue. Vous les marins qui me lisez aujourd'hui n' imaginez pas quelles impressions peuvent produire sur un civil loin du monde militaire, vos bâtiments, vos installations, vos missions, votre mode de vie, mais aussi votre accueil. Il nous reste à prolonger l'expérience. L'amiral m'a proposé d'établir un jumelage entre le Grand Véfour et les forces sous-marines : leurs cuisiniers pourront à leur tour exercer leur art à Paris. ●

Guy Martin

Cols Bleus n° 2707 26 juin 2004**Jumelage interarmées**

Le SNLE *L'Inflexible* est autorisé à établir un jumelage avec le 7^e bataillon de chasseurs alpins. Ce lien amical sera mis à profit pour développer une meilleure connaissance mutuelle entre les unités et pour organiser des activités communes de rayonnement des Armées.

Cols Bleus n° 2708 03 juillet 2004**Le *Vigilant* lance un missile d'exercice M45**

Le 2 juin, à Oh01B, dans l'Atlantique Nord. Le tir "Teutatès" est un succès. Le *Vigilant* vient de lancer le 34^e missile d'exercice (et le 5^e du type M45) de l'histoire de la dissuasion océanique. 9^e SNLE français, il entrera en service en décembre 2004 et rejoindra alors l'escadrille des SNLE à l'île Longue.

CF Hervé Le Gall

Cols Bleus n° 2709 10 juillet 2004

Pour le 14 juillet

SNA Perle

Lancée le 22 septembre 1990 à Cherbourg, la *Perle* est admise au service actif le 7 juillet 1993. C'est le dernier exemplaire d'une série de six sous-marins nucléaires d'attaque construits par DCN. Il a une vocation essentiellement tournée vers l'action, dans le cadre des trois fonctions opérationnelles de la Marine que sont la dissuasion, la prévention et la projection. Armé par deux équipages de 70 hommes, qui se relaient à bord tous les trois mois, le sous-marin est commandé par le CF Guillaume Martin. ●

Cols bleus

Événement

Hommage



Photos : Marine nationale

Une gerbe est lancée à la mer le 16 juillet 2004 en présence d'Alfost.

La *Doris* fait partie des 2 500 épaves encore inconnues gisant dans les eaux internationales au nord des Pays-Bas. Située à plus de 30 nautiques des côtes, il faut 9 heures de transit aller et retour pour rallier le lieu de la plongée. Elle git par 30 mètres de fond, enfouie aux 4/5^e dans le sable.

Aux disparus de la *Doris*

23 h 14, le 8 mai 1940. La *Doris* ne répond plus. Le sous-marin est torpillé au large des côtes hollandaises par un U-9 et envoyé par le fond en moins d'une minute. C'est l'une des toutes premières pertes françaises de la Seconde Guerre mondiale au combat en mer. 64 ans après, la localisation précise de l'épave permet de rendre hommage aux 42 marins français et 3 marins britanniques de l'équipage englouti.

Les plongeurs ont respecté l'intégrité de l'épave considérée comme cimetière marin militaire. Seul le canon de 75mm gisant sur le fond a été remonté. Il est aujourd'hui entreposé à la Force d'action navale à Brest.

Deux plongeurs néerlandais (Hans Martin van Leeuwen et Ton van der Sluis) vont découvrir, en août 2003, ce qui semble être l'épave d'un sous-marin. Après plusieurs plongées dans une mer difficile, une pièce extérieure révèle un nom : "*Doris*". Les deux plongeurs amateurs contactent alors les autorités françaises qui confirment, grâce à la connaissance approximative des lieux du naufrage, qu'il pourrait s'agir du sous-marin torpillé en mai 1940. L'épave repérée git de surcroît à une trentaine de mètres de profondeur, à proximité de la position signalée dans son journal d'opérations par l'U-9 ennemi. Les autorités françaises décident, en novembre 2003, de faire intervenir le chasseur de mines *Cassiopee* afin d'identifier définitivement l'épave. Les mauvaises conditions météo vont rendre la mission délicate.

Un premier hommage solennel

L'épave ensablée se laisse difficilement découvrir mais, grâce à des mesures précises, corrélatées par des plans d'archives, les restes de la *Doris* sont formellement identifiés. Une procédure est alors entreprise afin de conférer à l'épave

le caractère de cimetière marin pour qu'elle ne soit pas pillée.

Le 16 juillet dernier, à bord du PSP *Pluvier* au mouillage à l'aplomb de l'épave, tandis que le sous-marin hollandais *Dolfijn* évoluait symboliquement à proximité, le VAE Thierry d'Arbonneau, Alfost, saluant "avec émotion et respect la mémoire de ces glorieux marins français et britanniques morts héroïquement au combat pour la liberté", a présidé une première cérémonie du souvenir en présence d'autorités officielles et d'invités britanniques, hollandais et français. Dans leurs allocutions, invitant l'assistance au recueillement, Alfost, le père Le Bouar, aumônier des forces sous-marines, et le CV (H) Jacques Favreul, fils du commandant de la *Doris*, ont su rendre à l'équipage du sous-marin disparu un hommage que le temps passé depuis le terrible événement a rendu encore plus poignant.

Le 27 novembre prochain, pour la journée nationale du sous-marin, une autre cérémonie, présidée par le CEMM, sera organisée à Brest. Les familles des marins disparus de la *Doris* y seront conviées. ●

Stéphane Dugast et EV1 Jean-Marc Luciani

Avis de recherche

Aujourd'hui, seuls quatre descendants des disparus de la *Doris* ont été retrouvés. Afin qu'elles puissent être conviées à la cérémonie qui sera organisée à leur intention, à Brest, le 27 novembre prochain, il est demandé aux familles ou à toute personne restée en relation avec elles de se faire connaître en téléphonant au cabinet du chef d'état-major de la Marine. Tél. 01 42 92 10 34. La liste par noms, grades et spécialités de l'équipage de la *Doris* est consultable sur le site officiel de la Marine à : <http://www.defense.gouv.fr/marine> ●



Le CV Vincent Larnaudie-Eiffel, commandant l'équipage rouge, le CV Édouard de Coriolis, commandant l'équipage bleu, et M. Bruno Sido, président du conseil général de Haute-Marne.



EV1 Magali Lecrenney

Le parrainage favorise la découverte des métiers de la mer.

Pour la première fois, un SNLE est parrainé par une collectivité territoriale. Le baptême a eu lieu à Chaumont, mercredi 7 juillet. L'occasion pour le conseil général de Haute-Marne d'effectuer sa première "plongée" avec *Le Téméraire*.



Sur le pont du *Téméraire*

Sous un ciel chargé et sous le regard attentif de nombreux Chaumontais, une charte a été signée, scellant le parrainage entre le conseil général de Haute-Marne et le SNLE-NG *Le Téméraire*. "Les cent trente-huit communes et collectivités territoriales sont heureuses d'accueillir dans le cercle restreint de l'Association

des villes marraines le conseil général de Haute-Marne", déclare en ouverture, M. Gérard Moukbririan, délégué général de l'Association. Cette cérémonie de parrainage revêt un accent tout particulier. C'est la première fois qu'un SNLE est parrainé. Seulement sept conseils généraux sur les 138 collectivités sont aujourd'hui parrains d'unités opérationnelles des forces armées.

Au pays des rivières d'eaux pures et des forêts, est-ce un hasard si trois enfants du pays chaumontais sont devenus membres d'équipage du *Téméraire*?

Un événement solennel et singulier

"Le parrainage marque le début de nombreux projets, notamment la cérémonie de retour à Brest. Nous sommes heureux d'être le premier sous-marin stratégique à être par-

rainé", affirme le CV Édouard de Coriolis, commandant de l'équipage bleu du SNLE. Le parrainage de bâtiments de la Marine date du règne de Charles VI. Mais, sous Louis XV, de réelles aides sont accordées par les communes, et elles donnent leurs noms aux bâtiments de la Marine. D'abord privilège de la Marine, le parrainage s'est, depuis, exporté dans les autres armées. C'est en 1986 que l'Association des villes marraines est fondée. Ce rapprochement entre collectivités et unités opérationnelles représente un grand intérêt. Il contribue au renforcement du lien Armées-Nation et peut même susciter des vocations.

Un filleul triomphant

Au rythme des notes de la musique des équipages de la flotte, l'équipage

du *Téméraire* ainsi que des représentants de la base aérienne de Saint-Dizier et une section du 61^e régiment d'artillerie ont défilé dans les rues de Chaumont. La présence rare des

Nos équipages étaient frustrés de ne pas avoir de parrainage.

VAE Thierry d'Arbonneau, Allasac

représentants des trois corps militaires de la région a été très appréciée.

Après la solennité de la cérémonie de parrainage, la détente est visible dans les jardins du conseil général de Haute-Marne. Des collégiens et lycéens conviés sont intimidés par la présence de tant d'uniformes. Les jeunes demandent, maladroitement, des autographes. Le commandant fier de se plier à cette activité quelque peu originale laisse sa place aux membres de l'équipage dont le pompon rouge est toujours censé porter bonheur. ●

EV1 Magali Lecrenney

Le *Téméraire* en chiffres

- 1999, admis au service actif**
- 138 m de long**
- 2 fois le poids de la tour Eiffel**
- 25 nœuds de vitesse**
- 300 m de plongée en profondeur**
- 2 équipages de 112 hommes dont 16 officiers**



Un nouveau président pour le **Triomphant**

Samedi 17 avril, les anciens du *Triomphant* (croiseur léger et SNLE) se sont réunis en assemblée générale. Ils ont élu M. Jean-Michel Pertoldi à la présidence, M. Philippe Minouflet au poste de secrétaire, M. Bruno Pévot au poste de trésorier, M^{me} Ponard restant au secrétariat. E. Trottier



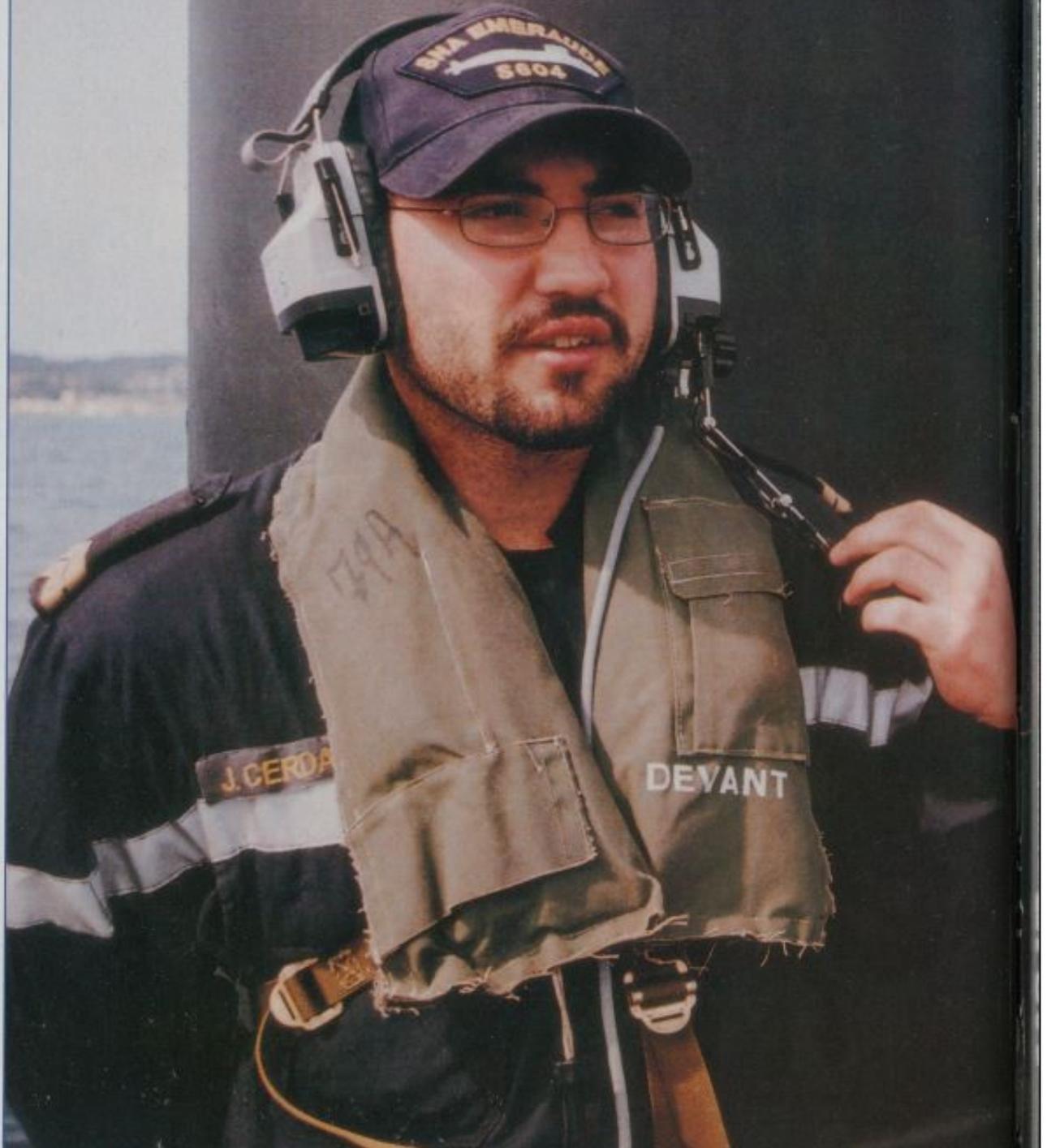
Escapade **cherbourgeoise**

L'amicale des anciens marins de Romilly-sur-Seine s'est rendue pendant trois jours à Cherbourg. Ses adhérents ont visité la Cité de la mer et différents sites du Débarquement (Arromanches, la pointe du Hoc, le cimetière américain de Colleville).

Carnet de plongée : L'appareillage

Latitudes

Rouge Ém



Émeraude



Angé gardien des SNLE, partenaire efficace d'un groupe aéronaval ou moyen autonome pour se mouvoir près des côtes et participer à des opérations spéciales, le SNA renseigne, recherche, intercepte ou chasse, si nécessaire, ses objectifs sous-marins ou de surface. Mais avant d'effectuer ses missions opérationnelles, l'équipage d'un SNA doit obtenir ses qualifications.

Premier volet du carnet de plongée d'un reporter embarqué vingt jours avec l'équipage rouge du SNA S604 *Émeraude*.

Cols Bleus n° 2711 28 août 2004

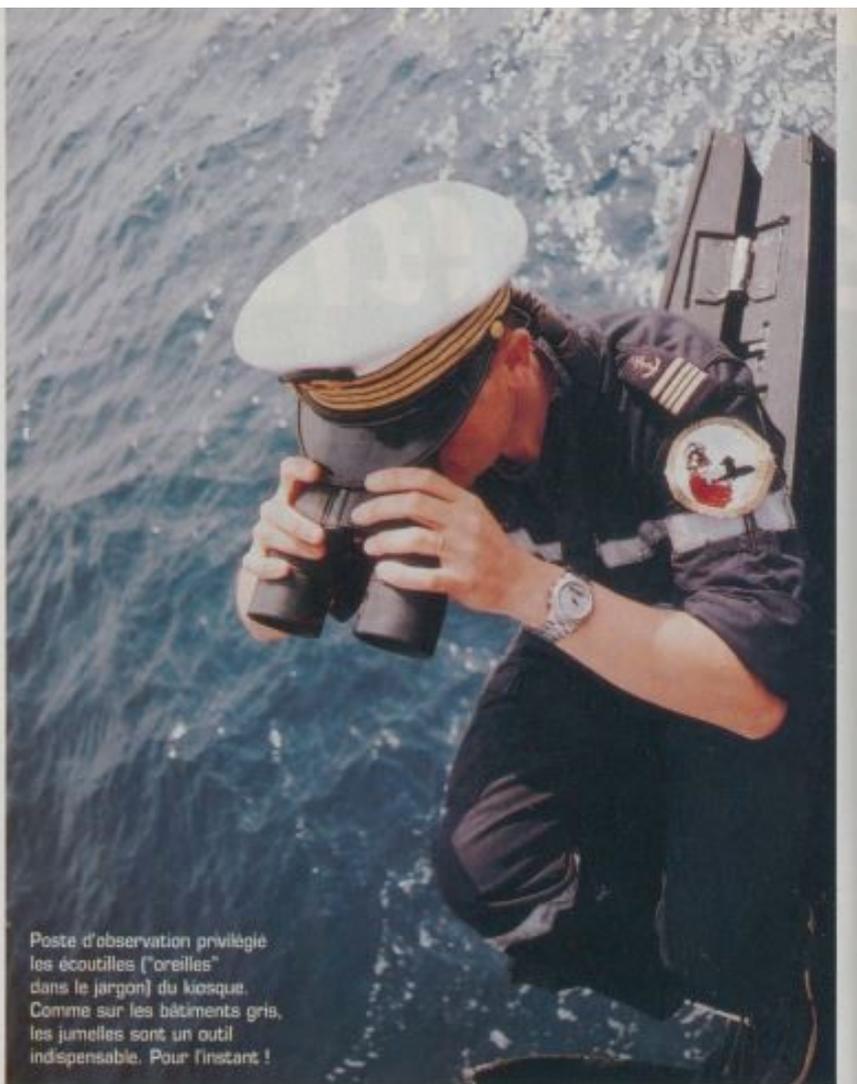
Autour de la coque noire, les marins s'activent. Et multiplient les allers et retours entre les quais et l'intérieur du sous-marin *Émeraude*. Dans leurs mains des pièces de rechange ou des sacs en vinyle bleu d'où dépassent des feuilles de salade. Fin d'après-midi radieuse dans le port de Toulon. En levant le nez, le mont Faron en impose. Les marins de l'*Émeraude*, eux, n'ont pas le temps de contempler béatement ce paysage. L'appareillage est prévu dans deux heures. Il faut faire vite et choisir le strict nécessaire à terre pour reprendre la mer. De quoi réparer et manger frais pendant une dizaine de jours. Sur les quais, un chariot élévateur joue les déménageurs et pousse les palettes encombrantes. À l'ombre d'un hangar ou derrière de grosses caisses en bois, des marins du bord a priori ni de quart ni de corvée en profitent pour passer les derniers coups de téléphone à leurs proches. À l'abri des oreilles indiscretes. Ultimes moments d'intimité avant trois semaines de navigation.

Ni Ferme, ni foot, ni Tour !

En escale technique quelques heures dans leur port base après une semaine de qualification en mer, les sous-mariniers ne verront pas épouse, amie, enfants ou proches avant dix semaines. La mission de l'*Émeraude* équipage rouge va être longue. Deux escales viendront interrompre les soixante-dix jours de navigation. Une première de deux jours à Brest après vingt jours de mer. Et une escale en Atlantique ou en Méditerranée deux semaines avant le retour à Toulon prévu à la fin juillet. "On va louper Roland-Garros, le Championnat d'Europe de football au Portugal et le Tour de France !" lance amer un des marins du bord. Un autre, moins sportif, préfère s'inquiéter du sort des candidats de la "Ferme des célébrités". Les résultats des derniers matchs du Championnat de France ou de la finale de la coupe d'Europe de rugby et la défaite sur le fil des Toulousains n'intéressent visiblement pas l'aficionado de la télé réalité. Pas de quoi faciliter l'intégration du non sous-maronnier que je suis.



Le CF Bruno Royer de Véricourt, pacha de l'*Émeraude* rouge, en route pour sa première navigation comme commandant de SNA.

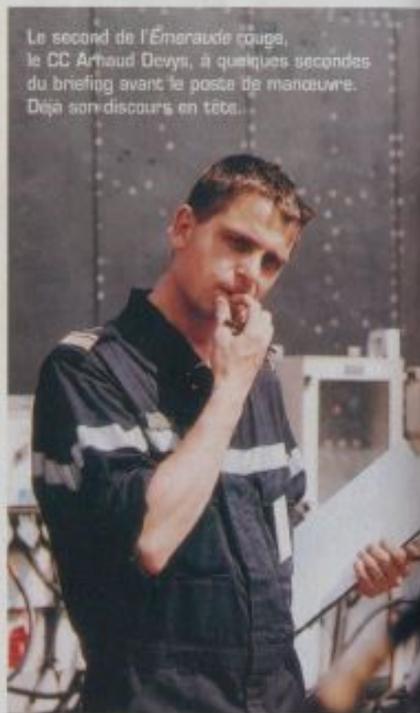


Poste d'observation privilégié les écouteilles ("oreilles" dans le jargon) du kiosque. Comme sur les bâtiments gris, les jumelles sont un outil indispensable. Pour l'instant !

À ses côtés, un des marins du port me coupe la chique et me sauve du naufrage en me rappelant à sa façon la finalité des missions des sous-marins nucléaires d'attaque. "C'est pas chez les sous-mariniers qu'on fait de belles escales ! Encore que dans les sous-marins nucléaires d'attaque, ça se arrive parfois, contrairement aux SNLE !" Si, pour les SNLE, les plongées durent invariablement soixante-dix jours en moyenne afin de garantir la permanence de la dissuasion nucléaire, les périodes de patrouille des SNA sont généralement plus courtes mais les activités opérationnelles plus denses et variées. Le "squalo noir" piste les bâtiments de guerre sur et sous l'eau, intercepte des émissions radars, espionne les navires trafiquants et part souvent à la chasse aux images le long des côtes ou près des suspects.

"Casex de type alpha"

17 heures, les quais se vident peu à peu. Le vent vient entre le sous-marin et le quai, lui, ne s'est pas interrompu. Au-dessus du sas arrière, des marins en bleu de chauffe sont de sortie. "Les mécanos", glisse le marin sportif. À l'ombre du hangar, toujours une grappe de marins, un



Le second de l'*Émeraude* rouge, le CC Arnaud Devys, à quelques secondes du briefing avant le poste de manœuvre. Déjà son discours en tête.

Embarquement des boissons pour les quarante-cinq prochains jours de mer. Bouteilles et canettes seront stockées à l'arrière du sous-marin, près des machines. Faute de place ailleurs.



Ultimes réglages et mise au point avant sept semaines loin de son port base.



portable vissé à l'oreille. Il est temps de rentrer dans les entrailles du bateau noir. Dans la "boîte" comme l'appellent les sous-marins. Au-dessous du sas d'entrée de la tranche Charlie, c'est une vraie ruche ! Impossible de stationner dans des courbes tant elles bourdonnent. "Ici, c'est l'un des centres névralgiques du bateau. Le carrefour entre le central opération, le PC radio attendant, la coursive officier; le poste des majors et l'échelle qui mène à des postes de vie comme la cafétéria", prévient un des marins, un filtre de café à la main. C'est le GM1 Frédéric Lafrange, le motel du carré officier. Le "malt'd'ho" dans le jargon du bord. Vite se mettre dans un coin comme à la table du carré des officiers. Attablé au-dessus d'une carte et d'une pile de documents officiels, IEV1 Alexandre Tachon. L'officier planche dur. "Je prépare le Casex de type alpha 6 prévu ce soir !" À mon regard éberlué, l'officier à la barbe légendaire de sous-marinier et au regard bleu azur perçant se fait pédagogue. "On va faire un exercice avec un avion de la Patmar et des bâtiments de surface qui auront un hélicoptère. Eux joueront les gentils, nous les méchants !" De l'action donc après appareillage. Début des hostilités

entre 22 heures et 3 heures zoulou. Décidément très didactique, l'officier poursuit ses "savantes" explications : "L'Émeraude évoluera dans une palette de 10 nautiques et tentera de couler le Carangue qui jouera le rôle de l'unité précieuse dans une force d'action navale sans se faire repérer." Si le sonar du Cassard, également de la partie, tente de détecter le sous-marin, le Lynx et le Patmar seront les plus dangereux. "Ils peuvent larguer des bouées actives et ainsi nous repérer plus facilement", ajoute l'officier.

Histoires de "MEC"

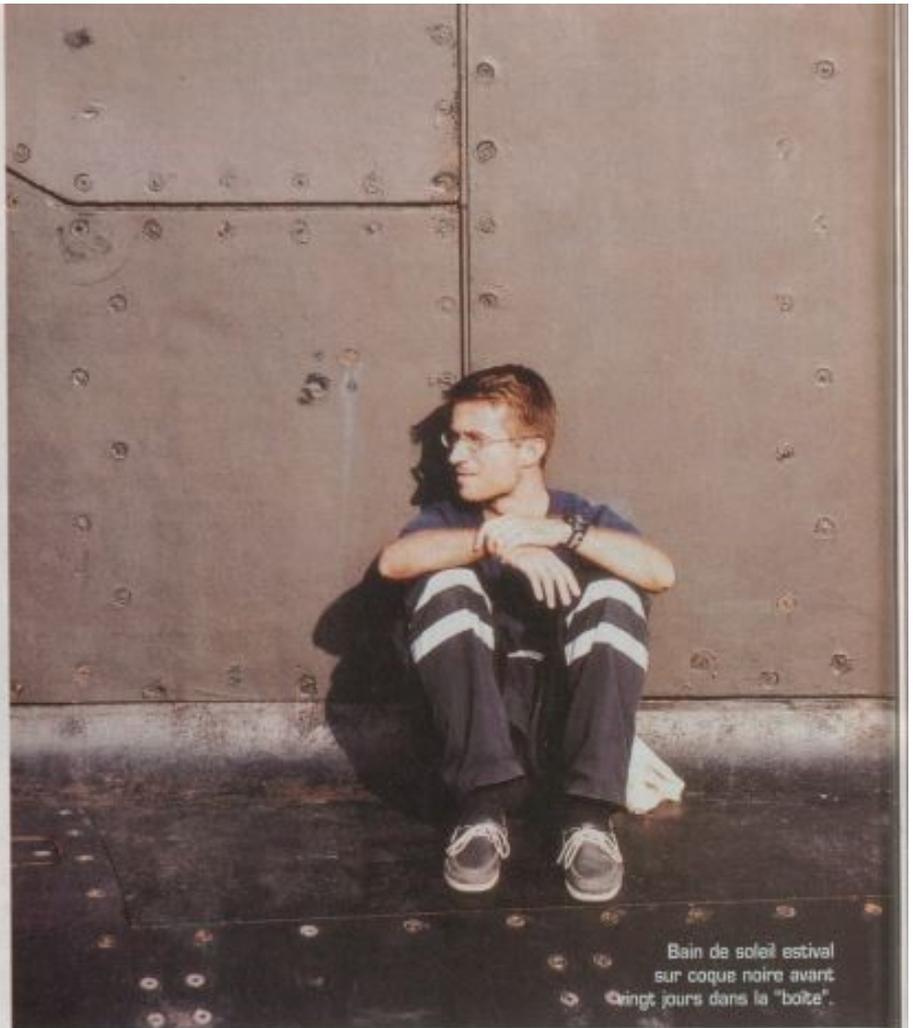
Les gars de l'Émeraude ne vont donc pas chômer après la manœuvre. L'exercice sera intense comme ceux effectués la semaine écoulée en mer Méditerranée afin d'obtenir la première des qualifications, la mise en condition "sec plongé" (sécurité plongée). "Lors d'incessants et éprouvants exercices, on a testé la réactivité de tout l'équipage de l'arrière à l'avant afin de garantir le niveau de sécurité maximal si survenait un incident comme un incendie ou une avarie de barre en plongée." Afin de se qualifier pour tous les types de missions, l'équipage rouge de l'Émeraude va devoir ▶

Cols Bleus n° 2711 28 août 2004

► ensuite obtenir deux autres qualifications durant les trois semaines à venir. Des "MEC" ou mises en condition. Une première spécifique à la lutte antinavire. La "LAN" dans le parler des sous-mariniers. Et une seconde dédiée à la lutte anti-sous-marine. "L'ASM". À l'évocation de cette dernière, les yeux de l'officier barbu deviennent ronds comme des billes. "Fait rarissime, on va l'effectuer lors d'un exercice avec un sous-marin anglais." La lutte dans les profondeurs de l'océan avec un sous-marin britannique est un Graal pour tout sous-marinier français apparemment. Le russe est également très prisé. La "LAN" sera, elle, plus coutumière car elle se fera pendant un exercice en Atlantique avec des bâtiments de surface français. Avant ces deux "MEC", le franchissement, trois jours après l'appareillage, du détroit de Gibraltar sera également un moment phare de ces trois semaines en mer. "Les fonds peu profonds et encaissés du détroit vont nous obliger à reprendre la vue avant d'embouquer afin de caler notre route. Seul hic, l'endroit est très fréquenté par les navires de commerce." Le transit vers la zone d'exercice en Atlantique Nord devrait être plus aisé. La carte de notre périple défile dans mon esprit. S'y mêlent des images de lecture. Jules Verne, le Nautilus, capitaine Nemo ou le professeur Aronnax. Autant de clichés sûrement à vingt mille lieues de la réalité. Réponse dans quelques heures...

Bateau pirate au port

Retour sur les quais afin de profiter une dernière fois du soleil estival, du vent et des senteurs provençales. L'Émeraude ne devrait plus tarder à appareiller. Au loin se dessine la silhouette d'un SNA de retour au port. Destins croisés. "C'est un cousin du nôtre. Le Rubis", prévient un des marins le portable vissé à l'oreille il y a encore quelques instants. Sur les quais, quelques familles sont venues accueillir les sous-mariniers de retour au pays. Parmi eux, un homme multiplie les salutations. Tenue 2B impeccablement repassée. Seuls ses insignes intriguent. Une croix. C'est le "padre". Le père Vidal est aumônier dans les forces sous-marines et "curé de plusieurs paroisses dans le civil". Visiblement, l'ecclésiastique connaît bien ses ouïes. "C'est le dernier accostage du pacha." Et les bateaux noirs. "C'est le retour du bateau pirate !" Flotte au-dessus du kiosque un pavillon noir avec une tête de mort et des traits rouges et blancs (31 après inspection). Les 31 "victimes" du mouilleur de mines Rubis pendant la Seconde Guerre mondiale. Ce pavillon de tradition (un "Roger-Flag") a été récemment remis au goût du jour, en juillet dernier, à l'occasion des vingt années de service actif du sous-marin. Près de l'Émeraude, on s'agite. Et on sourit. À la suite d'un problème technique, l'appareillage est retardé. Pas de Casex alpha 6 cette nuit ! Les marins ni de quart ni de service vont pou-



Bain de soleil estival sur coque noire avant vingt jours dans la "boîte".



Maillot de corps officiel. Taille L - 8 euros à la coop'.

voir profiter d'une nuit à terre mais pas le motel ni le commis. Les deux compères doivent filer en vitesse chez un fournisseur pour d'ultimes achats. "Une escale, ça n'est jamais du repos pour nous mais toujours de menus détails à régler en dernière minute", explique sur la brèche "Yaya" alias le SM Yaël Hecq, le commis. Manque de chance, ce soir, le magasin est déjà fermé. Il faudra y aller dès 6 heures du matin à son ouverture. "Cela fait partie intégrante du métier !"

conçède philosophe le "mait'd'ho" qui, visiblement, ne se départit jamais de sa bonne humeur. Vingt heures, la nuit tombe lentement sur Toulon et son port. Les marins des bureaux sont partis depuis belle lurette. Les marins du bord ont, eux, pris la poudre d'escampette afin de profiter d'une dernière soirée en famille, d'une douche et d'un lit douillet. En mer, le confort sera plus spartiate...

Béni des dieux ?

8 heures du matin, bouchons "parisiens" aux portes de l'arsenal de Toulon. "Une vraie plaie !" soupirent en cœur les marins qui arrivent au comptegouttes. Les quais sont déserts. Pour les mécanos, la nuit à terre a été courte. La journée a démarré dès 4 h 45 du matin. Il a fallu procéder au démarrage des machines. "On a toute une procédure à respecter en amont afin que le sous-marin puisse appareiller à l'heure voulue", m'annonce le mécanicien à la barbichette façon mousquetaire, le MTS Frédéric Pillet dit "Pitou". Appareillage prévu à 9 h 30 si tout va bien. Ni "padre" ni familles ni ouvriers sur les quais inondés de soleil. Appel du personnel à 8 h 30. L'équi-

page impeccablement aligné fait face aux officiers, au patron du pont et au second qui donne ses dernières instructions. Tout est passé rapidement au crible. Même la destination de l'escale pour l'instant inconnue. "Rassurez-vous ! Dès qu'en mer j'aurai une info, je vous la donnerai. Pour l'instant, trois options : Lisbonne, Fastlane, La Jota." Le Portugal, l'Écosse ou l'Espagne. De quoi susciter pas mal de commentaires dans les rangs. Apparemment, l'escale andalouse a les faveurs de bon nombre de marins.

Au loin, un bateau gris rentre au port. La fumée qui s'échappe de sa cheminée va faire réagir les sous-mariniers. La frégate de lutte anti-sous-marine *Cassard* rentre au bercail. "Doivent pas être heureux les gros de cette nuit en mer pour rien !" plaisantent les sous-mariniers du bord, pas tendres avec leurs collègues "surfacières". Pour l'heure, il est grand temps de rentrer sans ciller dans la "boîte". Au-dessus des têtes, le mont Feron est toujours aussi imposant. Le ciel azur. Il devrait faire beau et chaud aujourd'hui. Le "padre" est de retour sur les quais. "Je tenais à saluer le départ des gars de l'Emeraude que je connais pour la plupart car ce sont d'anciens de l'équipage rouge de la Perle. J'ai navigué il y a quelques mois avec eux", explique le Père Vidal rompu aux embarquements à bord des bateaux noirs. Appareillage cette fois imminent. Le pacha, le CF Bruno Royer de Véricourt, est monté "là-haut" dans le kiosque. Sur le pont, les marins sont prêts à larguer les aussières.

Encore à la surface...

"Dans le zéro-neuf-cinq, écho rapide en défilement gauche. Un avion ou un hélico", annonce le central. À la passerelle, là-haut dans le kiosque quand le sous-marin navigue en surface, on se saisit rapidement des jumelles. Fausse alerte ! La sortie du port n'a pour l'instant posé aucun problème aux sous-mariniers. "À force, on ferait presque la sortie du port de Toulon les yeux fermés", plaisante le maître du pont, le MT David Rioual. Sur bâbord, un bateau gris au mouillage en face des plages du Morillon. La frégate de type *Sawari Makkah* d'Arabie Saoudite. Passée la digue, la mer mou-tonne légèrement. Plongée dans quelques minutes. Cap au sud-ouest.

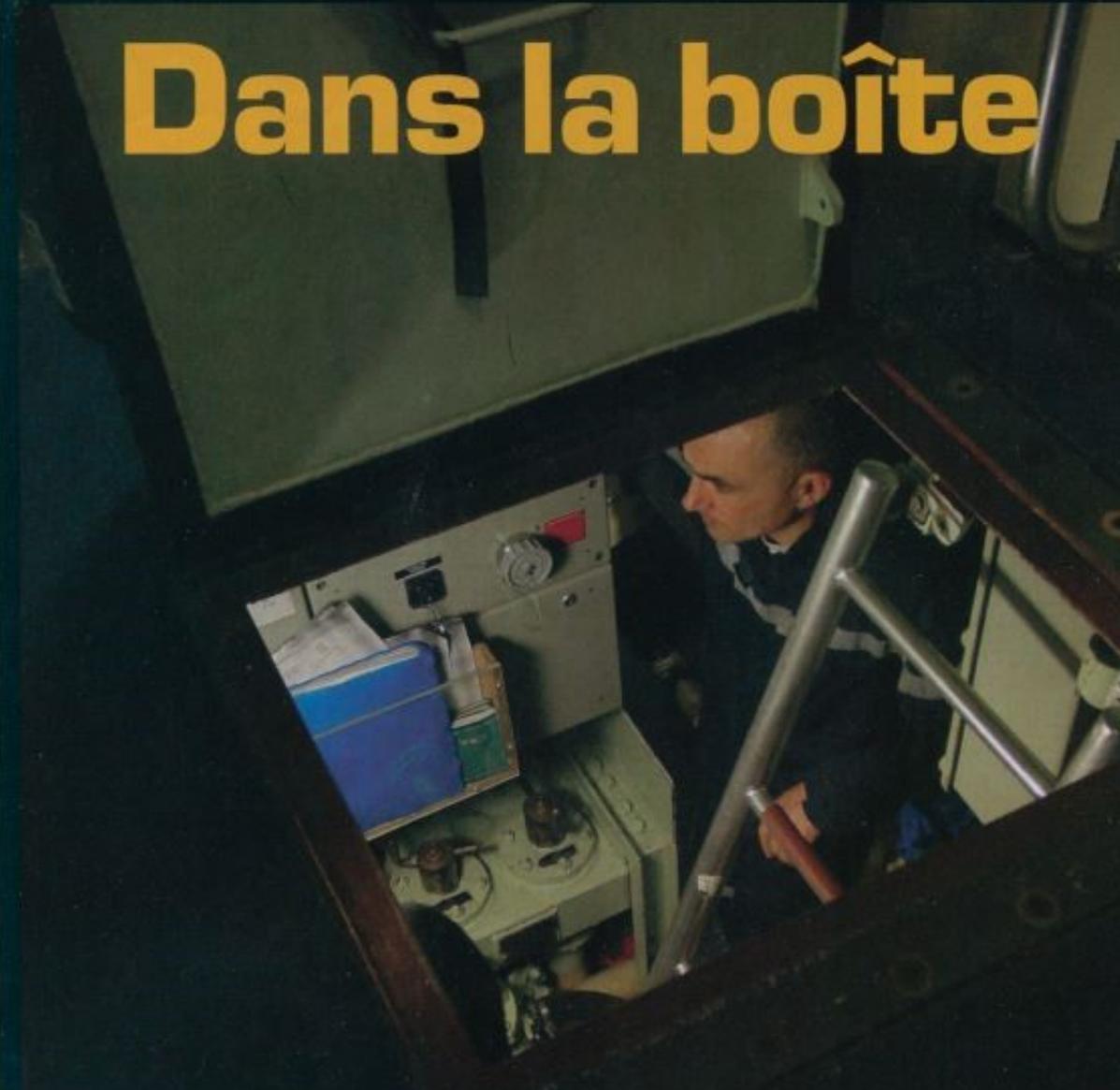
Un à un les hommes quittent la passerelle pour s'engouffrer dans la "boîte". Ne reste plus qu'un marin qui saisit l'alidade avant la plongée. Au-dessous, au "furnoir", plus aucun marin pour s'en griller une dernière avant trois semaines d'abstinence totale. Au loin, deux voiliers de croisière taillent la route. Les deux voiles bombées bâbord amure. Le vent s'est levé. Un temps idoine pour la régata. Ultime regard vers les cieux et la "grande bleue" avant que le sas du panneau d'accès au kiosque ne se ferme. Pendant vingt jours, le soleil ne se lèvera plus... ●

(À suivre)

Au poste de manœuvre dans le port toulonnais, casquette américaine du bord et brassières réglementaires.



Dans la boîte



Ultime coup d'œil vers le ciel bleu. Le sas du panneau d'accès au kiosque va se refermer. Le soleil ne se lèvera et ne se couchera plus pendant vingt jours. Ni embruns, ni océan à perte de vue mais une navigation dans les profondeurs des océans. Une vie cloîtrée dans une coque noire à l'écoute des bruits de la mer. Second volet du carnet de plongée d'un reporter désormais "dans la boîte" du SNA S604 *Émeraude*.

Odeurs de métal et de graisse. Lumières tamisées et écrans des sonars multicolores. La chaleur est étouffante au "central" comme l'appellent les marins de l'Émeraude. Ce local exigü, situé à l'avant du sous-marin, est le centre nerveux du submersible. C'est là que toutes les informations nécessaires à la conduite tactique sont rassemblées. À une poignée de minutes de la plongée, l'atmosphère y est feutrée. Aucune effervescence n'est palpable. Chacun est à son poste. Serein et concentré. Tout le monde est désormais "dans la boîte". Pour l'instant, sous-marinières et reporter de Cols Bleus se regardent en chiens de faïence. Un marin

gars de l'Émeraude acquiesçaient avec le sourire. La sous-marine est un univers mystérieux pour le terrien. Un monde à part chez les marins. On dit même qu'on y entre comme en religion. Dans cet univers de fer, de tuyaux, de témoins lumineux et de lumières blafardes, une foi inébranlable semble animer cette tribu. Des codes de conduite régissent la vie à bord. Logique dès lors de jauger tout nouvel arrivant à son arrivée "dans la boîte".

"Rien à la vue"

Si l'étrave de la coque noire au-dessus de nos têtes doit encore faire plisser les flots, le kiosque ne va pas tarder à disparaître de la surface. Péri-

15, 16... 20 mètres. On perd la vue." Sur la télé, la neige a envahi l'écran. Des claquements sourds se font entendre. Des soufflements d'air dans des tubes. Aux yeux éberlués du reporter, le pacha répond. "Ce sont des bulles d'air qui s'échappent des ballasts et des superstructures comme à chaque plongée." Rien d'anormal, donc ! De leur côté, les marins de quart vérifient l'étanchéité du CO à la frontale ou la lampe de poche à la main. D'autres marins effectuent ces mêmes rondes d'étanchéité dans le reste du submersible. Ni traces d'humidité ni gouttes perlant au-dessus des têtes. Nous voilà parés à plonger. Non pas encore... L'Émeraude va remonter à 16 mètres et hisser ses antennes afin d'effectuer



Ambiance au central opérations. Oreilles tendues, concentration maximale et mains agiles afin de traiter et de hiérarchiser le maximum d'informations des bruits de la mer et de ses faibles échos acoustiques captés.

de quart va rompre la glace. "Tenez, c'est pour vous !" lance le SM Igor Mirza en tendant un combiné noir. Autour, on préfère tourner la tête pudiquement ou regarder attentivement l'écran de son sonar. Seul un des deux barreurs peine à contenir un ricanement. "Allô !" Personne forcément à l'autre bout du fil ! Premiers éclats de rire. L'esprit de corps si cher au sous-marinier n'est donc pas une légende. Les marins des profondeurs semblent le cultiver. À écouter les "collègues" surfacières avant l'embarquement, il fallait s'attendre à pire. "Les sous-marinières ? Des fous !" Les quolibets pleuvaient en rafale. Les

scope d'attaque et de veille émergent encore. À gauche du siège du commandant, le CF Bruno Royer de Véricourt, la surface de l'océan noir et blanc est visible sur un moniteur TV. L'image vidéo du périscope d'attaque. Mer moutonnante. Ciel dégagé et sans nuages comme à l'appareillage. "Immersion 16 mètres." La litanie des procédures pour la plongée est récitée. "Duvir purges et ballasts"... "Toutes purges ouvertes." La tension est montée d'un cran au central. Chacun est à son poste. Le pacha, assis sur son siège, la main gauche sur un levier, les yeux noyés dans le viseur du périscope d'attaque. "13, 14,

d'ultimes transmissions. La procédure de remontée est impeccablement déroulée. Au périscope d'attaque que le commandant vient de hisser énergiquement, "rien à la vue". Le périscope de veille peut prendre le relais. Aux commandes, le patron du pont, le MT David Rioual. "Rien à la vue" également. Devant les écrans des consoles sonars, on traite les signaux acoustiques afin d'éviter toute collision avec un bâtiment à la surface. "Situation de surface claire." Le SNA S6D4 peut établir ses transmissions avant la grande plongée dans les profondeurs des océans. Dix minutes plus tard, antennes et périscope

Cols Bleus n° 2712 04 septembre 2004

► sont affalés. La plongée, la "vraie", va pouvoir débuter. "13, 14, 15, 16... 20... mètres". Les chiffres défilent sur l'écran indiquant la profondeur. Les seuls repères pour l'instant du visiteur désormais en immersion. Cap vers les abysses...

Les crêpes du commandant

18 h 21. La tension est tombée d'un cran au central. Ambiance toujours aussi feutrée. Dans 40 minutes, le premier service. La "première soupe" dans le jargon des marins. Le sous-mersible fait cap au 229 à 24 nœuds quand se fait entendre une voix familière du bord à la diffusion générale.

- "toi le commandant. Après deux semaines tendues, une passation de suite rapide et une semaine de mise en condition sécurité-plongée éprouvante, j'ai remarqué votre volonté de progresser. Je le salue." De la caf' au carré, au central, aux cuisines ou

l'Écosse avant deux semaines chargées de lutte anti-sous marine (ASM) et lutte anti-navire (LAN). Durant ce transit, il va falloir en profiter pour prendre la bête en main."

Avant d'adresser un mot de bienvenue au reporter et au nouveau cuisinier du bord, le metalot Stéphane Cannova, le commandant annonce la suite des événements.

- "À l'issue de ces qualifications couronnées de succès, je l'espère, escale technique à Brest pour dire bonjour à Alfost et manger des crêpes !"

- "... Fin de communication."

Avant la terre ferme, Brest, ses crêpes de froment ou de blé noir, trois semaines sous le mer. Ce soir, première nuit sous-marine...

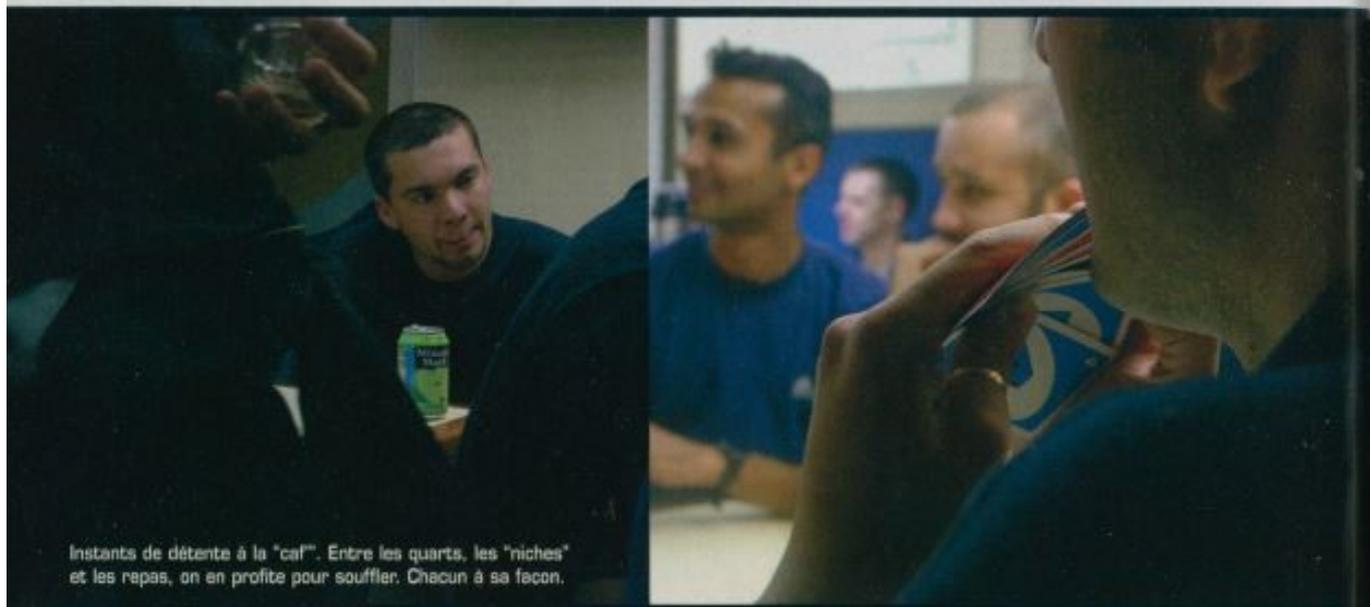
Sur "rances"

7 heures du mat', pas de branle-bas comme en surface. "C'est l'un de nos privilèges !" m'expli-

mais également "un voisin" au rez-de-chaussée. À regarder de plus près, il y a en tout presque une dizaine de bannettes dans la coursive. La tranche missile, encore appelée tranche delta, est réservée aux marins en subsistance. Un lieu assez prisé. "C'est l'endroit le plus frais du bateau." Mais également redouté. "C'est l'endroit le plus odorant avec les poubelles mitoyennes et le plus bruyant lors des mises en condition opérationnelle" d'après les bons tuyaux de sous-marinières de passage en tranche delta. "Dormir sur rance" (l'expression consacrée) n'est donc pas de tout repos mais le passage obligé pour tout marin (et ce quel que soit son grade) lorsqu'il n'est pas affecté réellement à l'équipage du bateau.

"Comme à bord"

Réveil sans fanfare ni trompette donc. Vite s'habiller à défaut de pouvoir prendre une douche.



Instants de détente à la "caf'". Entre les quarts, les "niches" et les repas, on en profite pour souffler. Chacun à sa façon.

dans les coursives, toutes les oreilles sont tendues. Les sous-marinières écoutent religieusement leur pacha.

- "Notre activité de patrouille est chargée. Pour l'instant, notre participation dans un mois à un exercice majeur interallié est compromise. Concernant l'escale dans un mois et demi, trois options sont envisageables. Deux en façade atlantique et une en Espagne. Tout dépendra de notre activité opérationnelle."

Les bobines des sous-marinières s'éclairent. Le mot "escale" a sembler-t-il des vertus magiques et stimulantes. Les remarques en caf' fusent. Le soleil espagnol ou la grisaille atlantique...

- "Après notre qualification élémentaire acquise - l'accouchement a été finalement assez tranquille - nous attend une première semaine de transit vers

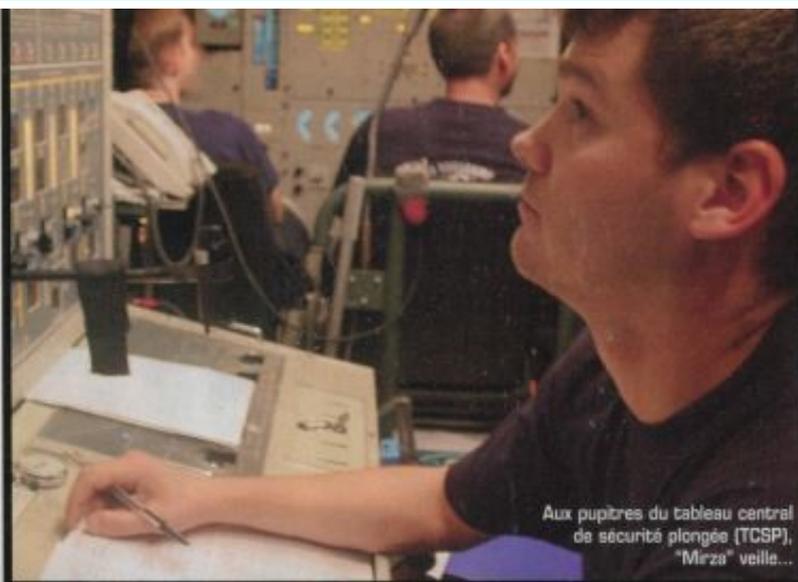
queront dans la journée des "ohèmes" curieux et déjà très bavards avant de m'en donner les réelles raisons. "Le rythme opérationnel soutenu, surtout en bordée, et la promiscuité totale à bord font qu'on évite au maximum les diffusions générales surtout la nuit." Le rondier est alors venu timidement réveiller le visiteur. Première bosse au crâne en sortant de la "niche". Jamais cette appellation contrôlée d'origine Marine n'a aussi bien porté son nom. Posé sur le socle à missile ("rance" dans le jargon), un matelas. Dessus, draps, taie d'oreiller et couverture réglementaires. Un rideau trop court, bricolé avec une ficelle de boucher, fait le tour de la "niche". L'intimité est réduite sur un sous-marin nucléaire d'attaque. Au-dessus et au-dessous de la "niche", des torpilles d'exercice. En face d'autres torpilles

Elles sont de toute façon consignées entre 20 heures et 9 heures du matin. Prévoyant, j'inaugure ma série de lingettes. Tant pis pour la barbe naissante. Direction le carré des officiers. Les odeurs de brioche et de pain grillé chatouillent les narines. "Le dimanche, vous aurez même droit à des croissants frais", avertit le metalot, le QM1 Frédéric Lafrange, visiblement aux petits soins pour les hôtes de son carré. Dans la coursive centrale attenante, c'est le debriefing des quarts de la nuit. Au poste major contigu - seul le minuscule office du metalot marque la séparation -, c'est également l'heure des palabres. Un rideau bleu est tiré devant la porte. Un semblant d'intimité. "Le voisinage en SNA est bruyant. Les réunions se font souvent dans les coursives ou les escaliers", signale le pacha, son café noir du

matin dans la main. Le commandant est servi, bon appétit !

Un pont plus bas, à la caf, on "petit-déjeune" également. Les images d'une émission d'un humoriste en vogue sur la première chaîne défilent en boucle sur les deux écrans qui se font face. La journée peut démarrer.

Au programme de la matinée, visite du central. L'ambiance est toujours aussi studieuse. À tribord : le central opérations. Un alignement d'écrans aux signaux multicolores ou avec des petits points lumineux. Trois opérateurs sont pour l'instant attablés devant les consoles. À leur tête, légèrement en recul, un "Maître de CO", le MT Cyrille Kholer dit "Mourmout". À bâbord, c'est le "técéespé", le tableau central de sécurité plongée. "C'est de là qu'on contrôle tous les paramètres qui intéressent la sécurité du sous-marin en plongée", prévient le Mt Gwenaél Rio avant d'être plus pré-



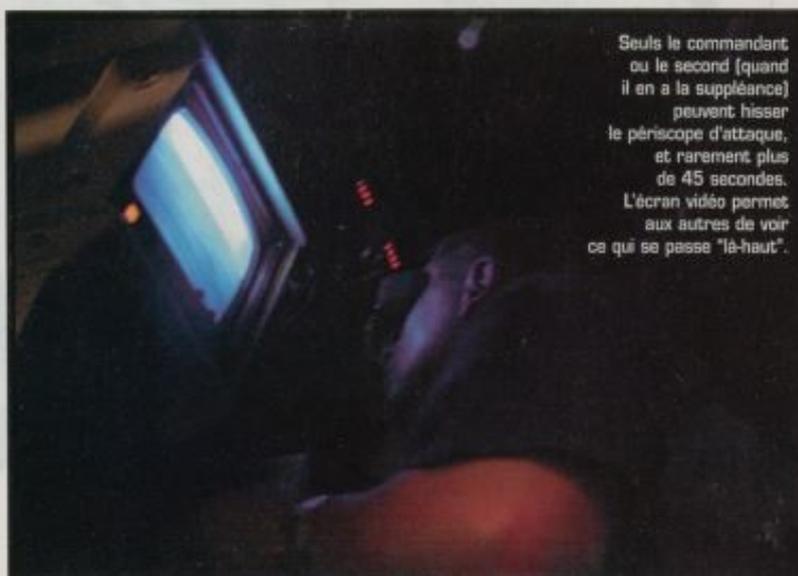
Aux pupitres du tableau central de sécurité plongée (TCSP), "Mirza" veille...



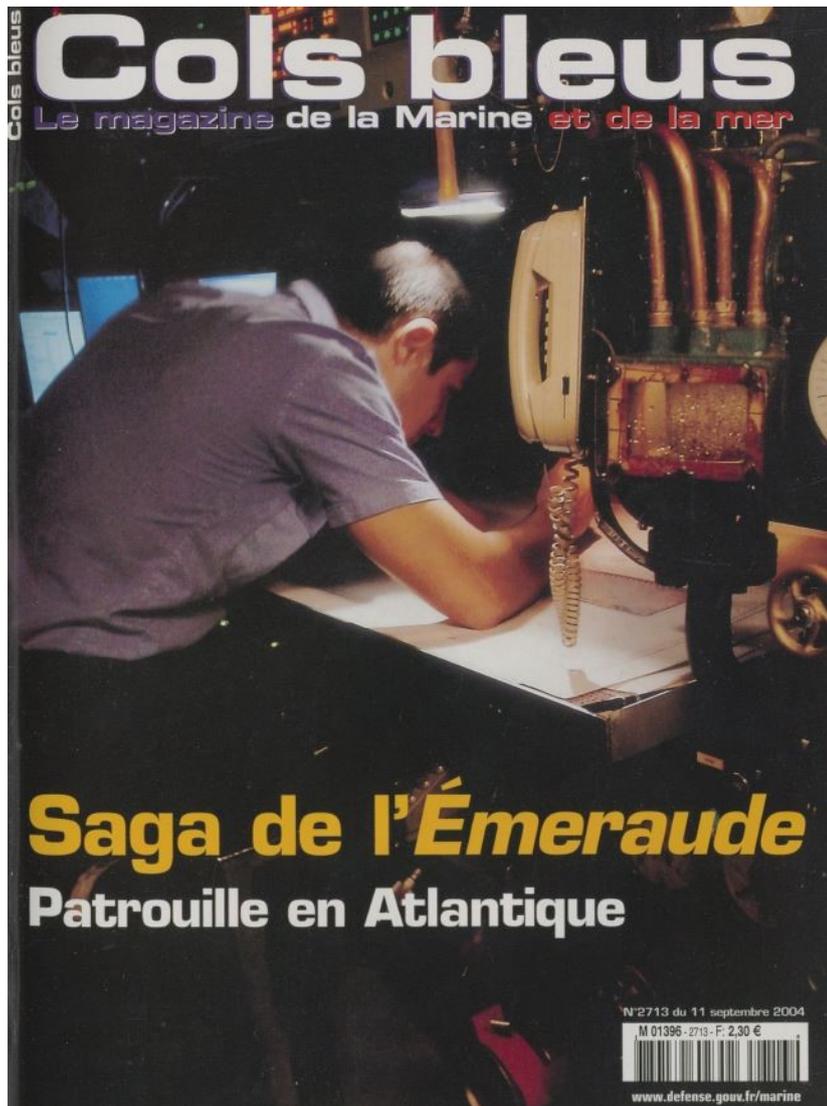
Bruits rares dans la coursive centrale. En journée, les chambres des officiers sont de véritables "bureaux" à l'ambiance très studieuse.

cis : "La manœuvre des ballasts, les ouvertures de coque, les installations électriques, la pesée, les ventilations. On suit également les paramètres de pilotage comme l'assiette, l'immersion et le cap." Le sous-marinier pointilleux est "maître de central". Il supervise le barreur et l'opérateur devant le "técéespé". Un poste à responsabilités. "En cas d'incident technique comme une avarie de barre, c'est lui qui doit avoir les premières bonnes réactions, sinon tout peut s'enchaîner très mal", ajoute l'EV1 Stéphane Boeglin, le chef de quart qui a sous ses ordres maître de central et maître de CO. Ce soir, ça va chauffer pour eux. Un exercice est prévu avec un avion de patrouille maritime. Un des "ennemis" les plus redoutés pour un sous-marin... ●

(À suivre)



Seuls le commandant ou le second (quand il en a la suppléance) peuvent hisser le périscope d'attaque, et rarement plus de 45 secondes. L'écran vidéo permet aux autres de voir ce qui se passe "là-haut".



À la table à carta...



CO...

Glossaire du sous-marinier

(1) Pontus

Expression désignant les marins du pont (i.e. du central) par opposition aux marins de l'arrière (généralement des mécanos). Appelés encore plus trivialement les "sacs à mains".

(2) SVO

Sassement vide-ordure. Opération consistant à sasser des sacs vinyle bleu percés et testés contenant des ordures biodégradables.

(3) Poulaines

Appellation marine désignant les WC. Il en existe 3 à bord.

(4) IP (prononcez "I-pé")

Acronyme désignant l'immersion périscopique. Antennes et périscopes sont hissés à la surface tandis que la coque et le kiosque sont immergés. ●

Carnet de plongée : Immersion

Latitudes

Du même bord

Désormais au large du cap Saint-Vincent à la pointe sud du Portugal, après une traversée de "Gib" (Gibraltar dans le jargon) sans encombre, le SNA S604 entame sa remontée de l'océan Atlantique.

Avant un exercice attendu (et redouté) avec le *Spartan*, un sous-marin britannique, la vie du bord est malgré tout intense. Troisième volet de la saga de l'*Émeraude* par un reporter en plongée dans une coque noire.

Texte et photos : Stéphane Dugast, envoyé spécial sur l'Émeraude

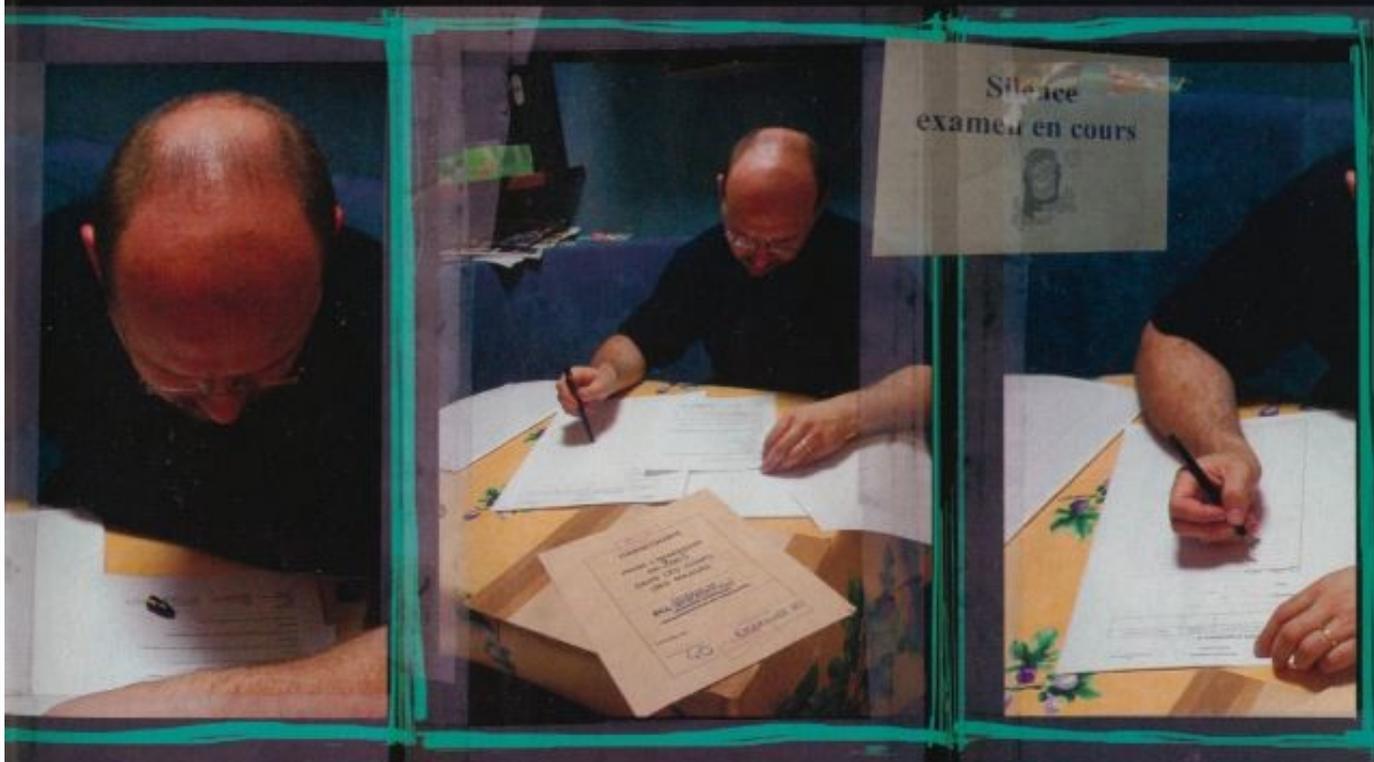
Effets graphiques : Ar. créa'h

Beaucoup de bruit pour rien ? Plutôt tout le contraire à bord du SNA Émeraude ce matin. Les "pontus"(1) ne parlent que de ça ! Du bruit, ou plus exactement "du sifflement créant une indiscretion acoustique", en des termes plus scientifiques. Cet incident est fâcheux pour un sous-marin censé être un chasseur silencieux toujours aux aguets. Menés sous l'égide du commandant en second, le CC Arnaud Devys, responsable de la discrétion acoustique, les investigations n'ont pour l'instant rien donné, hormis du fil à retordre aux marins de quart. Entre 1 heure du matin et 4 heures, les "pontus" se sont creusés les méninges afin de

“ **Sujet 2003 - concours des majors**
Le sens des responsabilités, la compétence professionnelle et l'action délivrent de la peur. En vous fondant sur votre expérience professionnelle, exposez quelle est, selon vous, la part respective de ces trois facteurs pour échapper à la peur ? **”**

sous-marins - est perplexe. C'est dire... 7 h à l'horloge électronique du carré des officiers. Ce foutu sifflement a disparu comme il est arrivé. Subitement ! Petit-déjeuner en paix.

Au programme ce matin, la première épreuve : une dissertation. Assis sur les banquettes du minuscule poste des majors, le candidat ouvre la grande enveloppe en papier kraft et lit son sujet : "Au moment de signer leur contrat, les apprentis marins promettent de servir la Marine nationale avec honneur et fidélité. En 2004, cette promesse est-elle nécessaire ?" Ses yeux s'écarquillent. L'EV1 Alexandre Tachon, assis à ses côtés pour le surveiller, est quant à lui imperturbable. Il est temps de tirer le rideau bleu et de pousser la porte, afin de laisser plancher celui que ces collègues surnomment, un brin moqueur et anticipant l'avenir : "Lieutenant". En passant devant le carré des officiers attendant, le menu du jour est déjà affiché. Pois-



déterminer les origines de ce bruit parasite qui agace prodigieusement le second. "On a tout essayé, comme varier les allures ou changer les angles de barre. Impossible de déterminer l'origine de ce sifflement". Seule certitude pour l'instant, le moteur n'est pas en cause. Au carré commandant, réunis autour de la table, le pacha et le second discutent à présent avec l'EV1 Denis Becco. Même l'expérience chef du secteur mobilité - son matricule 76 trahit près de 3 décennies dans la

Ce matin, les diffusions générales vont être réduites à l'essentiel. "Je vous prierais d'éviter de faire du bruit près du poste des majors", a prévenu le "s'cond" lors d'une diffusion générale matinale inhabituelle. Une nouvelle chasse au bruit ? Pas vraiment. Plutôt une mise en garde afin que les examens du PM Karl Demercastel se déroulent dans des conditions optimales. Entre 8 heures et 12 heures, l'OMS au crâne impeccablement rasé passe la première épreuve du concours des majors.

son, c'est vendredi ! Crevettes en entrée, queue de lotte-haricots verts en plat principal et charlotte tutti frutti en dessert. De quoi saliver d'avance. Après quelques jours de navigation, les marins sont d'ailleurs élogieux quant aux talents de leur nouveau cuisinier. Et les avis sont unanimes. "Pour sa première marée, la cuisine se débrouille comme un chef". À voir défiler les plats en "caf", au poste des majors ou au carré, les marins sont, à n'en pas douter, sincères. (suite p.22)

Pas "sorcier" ?

Coincé entre la tranche missiles, des cartons d'oignons odorants et le poste Delta 212, un local exigu. Le domaine du "sorcier".

Des caissons à tous les murs. Un lavabo en inox surmonté d'un miroir dans l'un des coins de la pièce. Repliée le long d'un mur, à gauche de la vasque, une table d'opérations. "Je n'y ai pratiqué pour l'instant que des soins dentaires", avoue le locataire des lieux. Immobilisé entre le lavabo et la table du "dentiste", un sac médical d'intervention de première urgence. Les dimensions modestes de l'infirmerie de l'Émeraude peuvent surprendre. "Je n'ai jamais mesuré. Peut-être 2 mètres sur 1,5 mètre", précise sans ciller le SM Jean-Christophe Daniel, l'infirmier du bord. Dans ses caissons - "15 exactement" - 300 à 320 références et accessoires. Les médicaments sont classés par famille. À chaque famille son caisson, sauf les perfusions trop encombrantes réparties dans plusieurs caissons. La liste des médicaments est longue. Des antalgiques. "J'ai beaucoup de marins avec des maux de tête". Du sirop contre la toux. "Je n'ai plus que 5 boîtes sur 10 après 2 semaines de navigation". De l'oropivalone pour soigner les rhinopharyngites. "13 boîtes sur 50 déjà consommées !" Des traitements psychiatriques pratiquement jamais utilisés, à l'exception de comprimés pour faire dormir. "Les mêmes qu'on donne aux grands-mères en maison de retraite". En cas d'urgence, il y a même de la morphine "stockée dans le coffre du second" et une valise contenant un défibrillateur semi-automatique. La panoplie du "sorcier" (comme on le surnomme à bord) est complète, afin de maintenir une autonomie médicale maximale en mer.

Aux petits soins

En mer, les bobos sont multiples. Surtout les premiers jours de navigation. "45 consultations en 13 jours de navigation sans compter les maux de tête", énumère le marin d'origine alsacienne en tournant les pages de son carnet à petits carreaux. Les chutes ou cognements imputables à l'exiguïté des lieux, et les cas d'ORL, liés à la qualité de l'air produit à bord, sont les traumatismes les plus fréquents. "Sans oublier les pathologies en gastroentérologie (NDLR : constipations ou diarrhées) imputables

au manque d'exercice et aux faibles distances marchées chaque jour". Il y a 3 jours, une alerte de gastroentérite a donné des sueurs froides au jeune infirmier. "Dans un univers clos, les maladies peuvent rapidement se propager et mettre tout un équipage sur le flanc". Aux grands maux les grands remèdes. En mettant en place une désinfection des toilettes 3 fois par jour et un lavage au permanganate de potassium des assiettes et des verres, à l'issue de chaque soupe, afin d'éliminer tous les germes, l'épidémie a été enrayée. Soulagement du "sorcier" ! Les deux marins "contaminés" se remettront, eux, rapidement sur pied.

Les soins prodigués à bord sont variés. À la précédente patrouille, le marin à la barbiçhette blonde a dû effectuer des soins dentaires, dont un plâtre pour fixer un plombage qui avait sauté. "Mon patient ne s'est pas plaint depuis !", avoue soulagé le "néodontiste". Récemment, il a fallu suturer. "Quelques points



de suture à l'un des maîtres-système qui s'est ouvert un doigt avec une boîte de thon. Rien de grave cependant ! Autant de soins qu'un infirmier dans le civil ne pratique pas. "Un médecin urgentiste ne me laisserait d'ailleurs jamais faire mais les spécificités du SNA font que..." En cas de pathologie grave, une remontée à la surface et une évacuation sanitaire par hélicoptère sont toujours envisageables.

Épanoui, il navigue !

Afin d'acquérir ces compétences, le sous-marinier suit régulièrement des formations à terre. Comme celle en médecine nucléaire passée au Service de protection radiologique des Armées (SPRA) de l'hôpital de Percy-Clamart, pour obtenir la qualification de technicien en dosimétrie passive. Les semaines précédant l'appareillage, l'infirmier, diplômé d'État, a effectué 2 semaines de stage aux urgences et suivi un stage plus particulièrement orienté vers la médecine et les traumatismes de guerre. À quoi, ces stages l'occupent énormément. "Ce que ne remarquent pas forcément les autres membres de l'équipage", regrette "Tohème". Son statut à part fait des envieux. Il faut dire qu'à bord "le sorcier" est normalement "H-Q" (hors quart). Mais l'infirmier également en charge de la coopérative est barreur de renfort et fait donc du quart. Sûrement un facteur d'intégration.

La discussion se prolonge dans la minuscule infirmerie quand, tour à tour, deux patients passent la tête derrière la porte. "Deux rhi-

nopharyngites, rien de grave !" Oreilles attentives aux bobos de ses patients, les langues doivent sûrement se délier dans l'infirmerie. Et les confidences se multiplier. "Non pas vraiment ! M'attribuer un rôle de nounou est trop réducteur. Chacun se confie en fonction de ses affinités et de son caractère". Le "sorcier" préfère s'apesantir sur son rôle lors de l'arrivée de nouveaux embarquants. "J'essayai de faire connaissance avec eux, surtout lorsqu'un jeune n'est pas sûr de lui durant les essais en rade de Toulon". Des navigations, l'Alsacien n'en est qu'à sa deuxième affectation. Le choix des forces sous-marines à l'issue de ses cours s'est presque imposé à lui naturellement. "J'étais pessimiste quant à mes chances de naviguer sur un bâtiment de surface. Et comme j'ai connu pendant ma formation un infirmier major des forces sous-marines..." Perle rouge puis Émeraude rouge, ces affectations "convoitées et prestigieuses" sur sous-marin ne l'ont pas déçu, bien au contraire... "C'est un univers dans lequel la fraternité est forte". Épanoui, il navigue ! Son avenir dans les coques noires est normalement tout tracé. "Je devrais logiquement faire une nouvelle patrouille avec l'Émeraude et, ensuite, pouvoir naviguer sur SNLE en 2005". De nouvelles contraintes en vue. "Je ne serai d'ailleurs plus indépendant car je serai avec un infirmier anesthésiste sous les ordres d'un médecin". De nouveaux challenges en perspective. Et des stages à valider, comme celui d'infirmier en bloc opératoire et en radiologie. Du "maille" en perspective...



10 heures bientôt. La remontée à la surface de l'Émeraude est imminente. Périscope et antennes seront hissés à la surface pour une reprise de vue et des pastilles d'indiscrétions seront généralisées ("pig" dans le langage des initiés). Pendant quelques minutes, le submersible sera moins silencieux qu'à l'accoutumée. "On en profitera pour effectuer l'assèchement des machines, des mouvements d'eau entre les caisses, du SVO (2) et sasser les poulaïnes (3)" prévient le second, décidément sur la brèche ce matin. "On en profitera aussi pour recalculer notre position et émettre un message SHF par Syracuse", ajoute le pacha. Dans ce message, un point complet de la situation matérielle et logistique hebdomadaire sera établi. Apparemment, la liste est longue. "Ce premier message va lancer tous les autres" ajoute l'officier supérieur. Un point agace le second. Les 8 sacs bleu vinyle contenant des déchets organiques à sasser. "C'est trop ! Il faudra désormais compacter au maximum". Pour le commandant en second, très pointilleux, tout a son importance à bord. Tandis que le SNA va encore rester une dizaine de minutes à l'immersion périscopique, un exercice avec un avion canadien est lancé. "Un P-3C Orion", précise l'EV1 Stéphane Boeglin, officier de quart au central, en tournant les pages du "Flottes

cice avec le P-3C Orion démarre sous les meilleurs auspices.

V'a pas photo ?

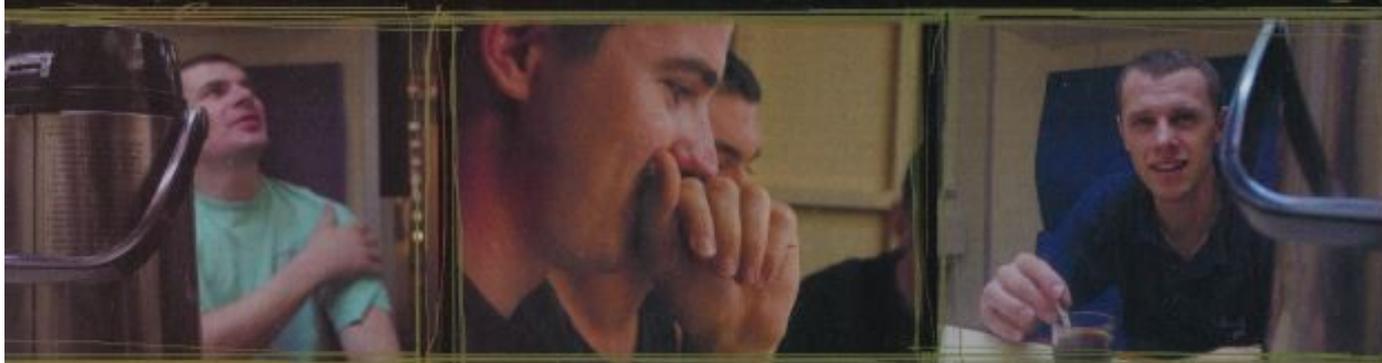
13 h 30 au CO. À défaut d'être à son paroxysme, l'activité opérationnelle est plus intense qu'à l'accoutumée. Depuis le début de l'après-midi, le commandant n'a pas bougé de son siège. "Nous sommes à la chasse aux porte-containers afin d'effectuer des prises de vue photographiques". En "l-pé" (soit à une immersion de 16 mètres), le submersible évolue à 5 nœuds, afin de ne pas laisser de traces ou de sillages, tandis que le client identifié évolue à 14 nœuds sans se douter de quoi que ce soit. Autant de paramètres qui obligent le commandant à penser sa manœuvre. "On va remonter notre client sur tribord, lui passer dessous et sortir le périscope de veille afin de le prendre en photo sur son arrière". Dans le périscope est effectivement logé un appareil photographique numérique dernier cri.

14 h 08 dans le central surchauffé et noir de monde, on entendrait presque une mouche voler. Difficile de se frayer un passage, surtout pour le reporter muni d'un pied photo. "Le commandant prend la manœuvre". "À gauche, gouvernez au 350". Les ordres du pacha claquent. "Azimut au 3,3, 8"... "Bien"... "Croisement à 500 mètres". Appré-

nées acoustiques et être capable de le retrouver en immersion sans avoir du coup à remonter en IP (4) et provoquer ainsi une indiscrétion". Le sous-marin va pouvoir replonger tranquillement.

Fin d'après-midi plus tranquille au carré. Le GM1 Frédéric Lafrange a pris possession des lieux. Par manque d'espace, le carré des officiers sert tour à tour de lieu de repas, de salle de réunion, de salle de travail, de salle de projection le soir (si l'activité opérationnelle l'autorise) et de PC sécurité pendant des exercices ou alertes. Un vrai casse-tête pour le motel. Cet après-midi, le "metdo" a refoulé manu militari les officiers qui souhaitaient s'installer au carré, afin de repasser nappes et serviettes. "Ca n'est pas du grand art mais ça permet de manger sur des affaires propres !"

À côté, au poste des majors, un marin est soulagé. Les bras croisés au-dessus de la toile cirée jaune avec des fleurs bleues, l'électromécanicien et chef de quart fait le bilan après sa deuxième et ultime épreuve du concours des majors. "Malgré les précautions prises, ça n'est pas évident d'être dans des conditions optimales comme à terre". Reprise de vue, discussions audibles et autres bruits sont venus parasiter la concentration de "l'ohème" aux 14 ans de



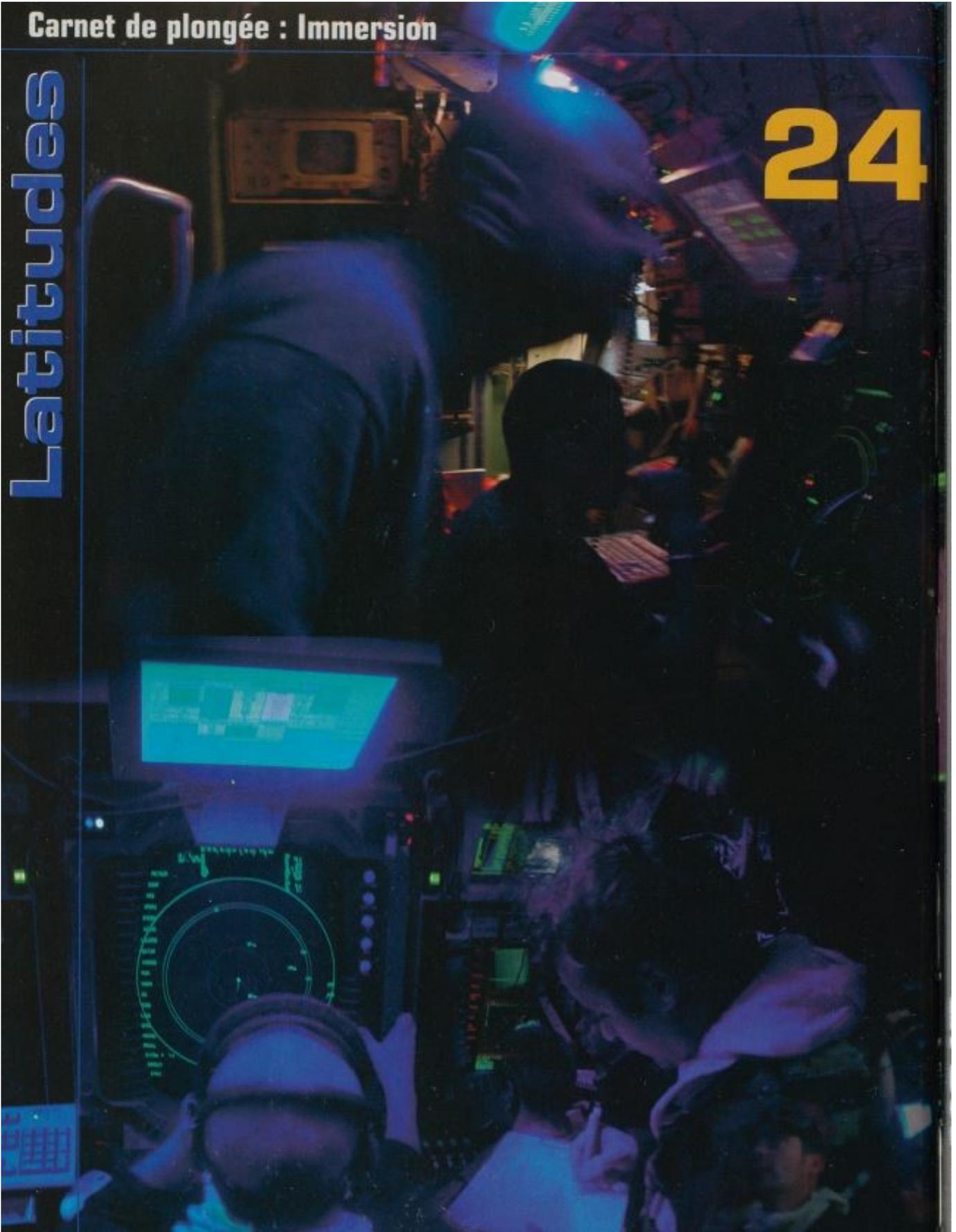
À la caf'...

de combat 2004" flambant neuf. Le P-3C Orion est même en photo couleurs page 421. "Patrouille maritime et lutte ASM. 31,13 m de longueur (...) 4 turbopropulseurs Allison T56-A-14 de 4 910 chevaux (...) 14 h 30 d'autonomie". Visiblement fin connaisseur, le jeune officier compare les performances de l'avion de patrouille canadien à l'Atlantique 2. Cette fois, c'est écrit noir sur blanc à la page 9 de la "bible" des marins embarqués. "Patrouille maritime et lutte ASM et ASF 37,30 m de longueur (...) 2 turbopropulseurs Rolls-Royce Tyne de A-14 de 6 000 chevaux (...) 18 h d'autonomie". L'exer-

cier la vitesse et la route du "client" sont désormais les principales difficultés de cette manœuvre. Le périscope de veille est engagé. Manœuvre réussie ! Au tour du SM Sébastien Senut, dit "Nunut", de jouer les paparazzis ! Le porte-container H... immatriculé à Saint John's à Antigua est dans la boîte. "Ses signatures acoustiques également !", jubile l'un des deux "oreilles d'or" (comme on appelle les 2 analystes classificateurs du bord). Visiblement ravi et plus détendu, le pacha est maintenant plus disponible. "Ces prises de vue sont fort utiles afin de mettre à jour notre base de don-

marine, qui reste malgré tout philosophe. "Ca serait mieux d'avoir cet examen du premier coup. Si j'échoue, je bossais plus. Les conditions d'examen ne seront que meilleures". À deux pas de la "salle d'examen", des marins moins studieux s'inquiètent du score de la finale de la ligue des champions en football et du match Santoro-Clément en tennis. Monaco sur le toit du football européen ? Un Français vainqueur à Roland Garros ? Dans les profondeurs de l'océan Atlantique, les "Dieux du stade" font aussi recette... ●

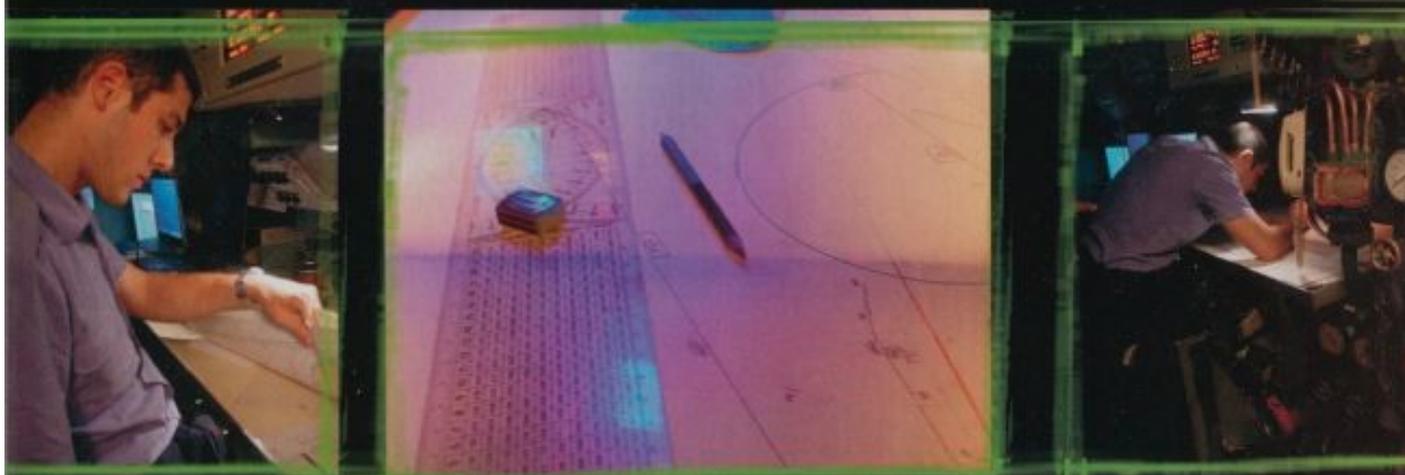
(À SUIVRE)



Cols Bleus n° 2714 18 septembre 2004

heures chrono

Lundi, mardi, mercredi... En plongée dans les profondeurs des océans, les journées se suivent et se ressemblent. Le temps s'égrène autrement. Pourtant, la vie dans la coque noire est loin d'être un long fleuve tranquille. Une journée à bord du SNA *Émeraude* entre tranches de vie, activités opérationnelles et imprévus.



Samedi ordinaire sous la mer

6 h 30 du matin. La journée va être longue... "U de U' ou U' de U ?" Ces formules d'algèbre entendues au central opérations ont de quoi effrayer. Surtout au saut du lit ! "Il faut virer la puissance !" Pour trois marins, le calcul des dérivées est un vrai casse-tête. "Fais gaffe aux exposants !" Les hypothèses fleurissent. Du charabia pour qui ne s'est pas plongé dans ses livres et cours de mathématiques du lycée. Les trois "élèves" cogitent dur quand surgit le second. "Arrêtez, on va se croire à l'école !" Rien n'y fait, les trois entêtés veulent résoudre leurs équations. La bosse des maths ? "Les Empro (NDLR : électromécanicien de propulsion) ont des cours en septembre prochain et des devoirs à préparer", explique le second. Le chef de quart, très pédagogue, vient au secours des valeureux et besogneux "matheux". Problèmes

résolus. Puissances, exposants et dérivées disparaissent du CO...

7 h 02

Les marins de quart au central sont étrangement silencieux. Penché sur la table à cartes, le LV Nicolas Junot est, lui, très studieux. Une carte du Shom sous les yeux. Pour l'instant, la coque noire S604 est pointée au large des côtes du Portugal, "entre le rio Minho et le rio Guadiana". À l'énoncé exotique de ces cours d'eau, l'esprit vagabonde. Les rivières. Les herbes folles. Le gazouillis des oiseaux... Autant de sensations et d'odeurs inconnues en mer. Réveries et divagations bucoliques n'interpellent pas les sous-marinières autant que le rapport au temps et à l'espace. Le retour à terre est d'ailleurs "brutal après des semaines de plongée". L'espace change. "La ligne d'horizon

très proche disparaît." L'évaluation des distances est dans un premier temps problématique. "Ennuyeux en voiture !" Des gestes de la vie quotidienne ne sont plus familiers. Le code de la carte Bleue. Les premières déambulations dans les supermarchés ou en centre-ville. "Les foules nous oppressent totalement !" Autour du Thermos de café, les avis sont unanimes. Malgré ces incommodités, aucun des marins ne changerait de vie...

8 h 56

Dans une poignée de minutes, nouvel exercice avec l'avion de patrouille maritime canadien (voir CB 2713). Remontée en "I-pé" et reprise de vue. Les indiscretions visuelles - mouvements des périscope et antennes - seront délibérées afin d'entraîner le Patmar à chasser le SNA français. "Il y aura égale-

ment des indiscretions acoustiques afin de faire travailler le module de l'ASM", prévient, casque d'écoute autour du cou, le SM Luc H. analyste. L'une des deux fameuses "oreilles d'or". Le Patmar canadien ne va plus tarder à larguer des bouées actives en barrage afin de pister et de traquer le submersible. "Des bouées dites américaines à quatre fréquences différentes émettant toutes les trois minutes", selon le maître de CO, le PM Martial Cambon dit "Marty". Ça va chauffer ! Le premier contact radio va stimuler les marins de quart. Une voix féminine douce et suave... Exercice jusqu'à 16 heures.

et de la nature de chacun." La balance s'affole souvent au retour à terre. Paraît-il...

12 h 16

Sensible à la moindre vibration des cloisons, le "pres" est sur le qui-vive. Les variations de vitesse du submersible l'inquiètent également. D'ailleurs, le roulis est important depuis trente minutes. "On sent que l'on est en Atlantique !" Autour de la table du poste des majors, les quatre autres convives s'inquiètent moins. Les plats défilent. Coups de fourchettes généreux. Le repas est délicieux. Bouchée à la reine et pavé de rumsteack au poivre.

“
Ya que les bandes
qui réfléchissent !
Entendu à bord à propos
des bandes réfléchissantes
de la "karmel" (ou "carmel").
Cette appellation désigne
la "tenue thermostable"
ou "tenue de protection de base"
("tépébé") sur les bâtiments
de surface.”



9 h 13

Franche bonne humeur en cuisine ! Le commis et le motel mettent la main à la pâte. "On prépare des roses des vents pour le café du dimanche", signale le commis. Dans la cafétéria attenante, chacun profite de son temps libre à sa guise. Parties de belote acharnées pour certains. Lecture de magazines pour les autres. Et partie de football endiablée sur écran vidéo. Attaquants tricolores et cariocas sont pour l'instant toujours muets ! Les quatre marins s'acharnent sur leur joystick. "Normalement, la console en solo c'est niet ! Mais du moment qu'ils jouent à plusieurs en réseau...", soupire le MP Lionel Pacouret, le "préz", qui préfère les loisirs à l'ancienne aux mondes virtuels.

Sur les nappes en toile cirée de la caf', des biscuits fourrés au chocolat et un surplus de tartelettes du carré incitent à la gourmandise. À bord du sous-marin, les tentations sont grandes. Et la prise de poids, un sujet sensible. "Tout dépend des marées, du cuistot

13 h 40

Reprise de vue et vacances ("vac" dans le jargon) dans une vingtaine de minutes afin d'émettre et de recevoir des informations. Sans nouvelles du monde, du sort des Français à Roland-Garros et du vainqueur de la Ligue des champions, le bord attend patiemment...

13 h 59 TU (temps universel)

"Attentat des fondamentalistes en Arabie Saoudite : cinq tués dont quatre étrangers..." Le PC Radio cepte RFI. Comme imperméables au flash d'informations des nouvelles du monde, le "patron-radio" et son adjoint attendent le feu vert du commandant et du CO pour lancer les "vac". Aucun résultat de sport n'est annoncé pendant le flash infos. "Le journal en vietnamien après le jingle. Il est 16 h 10, heure de Paris..."

14 h 25

Le patron radio et son adjoint ont enfin le sourire. Les vacances se sont impeccablement

déroulées. En prime, le SNA a reçu par message des actualités du jour. À Roland-Garros, Sébastien Grosjean s'est fait éliminer. Mary Pierce resta en course. Il fait 18° C en Bretagne. Finalement, rien de bien passionnant...

16 h 33

Tea time au carré des officiers. Le chef, le LV Fabrice Bornet, fanfaronne avec son mog de la Légion étrangère jusqu'à ce que d'autres officiers se moquent de ses chaussettes fantaisistes. "Un oubli !" enrage l'officier, d'habitude très rigoureux. En caf', première séance cinéma. Bruce Willis exhibe son marcel blanc et ses gros biscottos. La bande sonore du film est audible depuis la coursive centrale, un pont au-dessus. "C'est un peu bruyant !" concède le pacha. "Contrairement à la Perle où chacun dispose de casque audio personnel, tout le monde cohabite sur l'Émeraude." De quoi assurer une vraie ambiance cinéma. "En plus, c'est moins individualiste !" se réjouit le commandant. Pendant ce temps-là dans sa minus-

cule cuisine, la "cuisse" continue de râper ses carottes pour le repas de ce soir...

18 h 35

Le LV Bruno Lacroix va devoir vite déguerpir du carré des officiers avant que le "metdo" n'installe nappes, serviettes et couverts pour le premier souper. C'est sur sa "caille" que l'officier devra continuer la lecture de sa documentation technique intitulée "Description et conduite du groupe convertisseur force". Pendant ce temps-là, au poste voisin des majors, le PM Karl Demercastel est dans l'espace. En pleine vente d'oxygène afin d'acquiescer sa

de CO. Les "oreilles d'or", décidément inséparables, sont plus détendues. Dans leur casque, le cliquetis métallique des crevettes est audible. "Écoute bien, il y a aussi des squales et un bâtiment de commerce !" La magie des bruits de la mer opère...

23 h 54

D'habitude, la caf est déserte à cette heure de la nuit. Pas cette nuit ! Les discussions vont bon train. La Marine est un sujet décidément inépuisable. Samedi soir ordinaire à 153 mètres sous la mer. Quelque part au large du cap Finistère...

local FE." Dans un tel univers confiné, la moindre erreur peut être fatale...

5 h 42

"Feu éteint. Aucun polluant dans l'air du bord mais indisponibilité de l'usine FE." L'usine de décarbonation (élimination du gaz carbonique) - désignée par l'acronyme FE - est pour l'instant indisponible. Plus de danger pour l'équipage ! Le départ de feu sur une résistance d'un brûleur catalytique a été maîtrisé.

6 h 29

"Rampe du poste de combat." Les marins



«
Tous les sous-mariniérs
ne sont pas fous
mais tous les fous
sont dans les sous-marins
Entendu à bord (anonyme)»

Vivement dimanche

4 h 39

"Alerte incendie en central ventil... Alerte incendie en central ventil !" Réveil en fanfare. À peine 1 h 30 de sommeil. La diffusion générale du second est énergique. En moins d'une minute, des marins envahissent la tranche Delta. Vite enfilez sa carmel. "Alerte incendie en tranche Charlie, local central ventil." Énième exercice ? "Capelez masque à air respiratoire." À la mine des marins en tranche Delta, c'est du sérieux ! "Coupez la ventil. Confiner les tranches. Équipez les équipes d'intervention pour circonscrire le sinistre." Sans précipitation mais efficacement, les pompiers lourds s'équipent. Chacun connaît sa partition. "Des fumées se dégagent encore au fond du

vont pouvoir ranger le matériel d'intervention et, dans la foulée, prendre leur petit déjeuner. Dans un peu plus d'une heure, les marins du premier tiers vont prendre leur quart. Réveillés comme jamais. Pour les autres, la journée risque d'être longue. Ce dimanche de Pentecôte démarre sur les chapeaux de roue !

Épilogue

Dans deux jours, fin du transit en Atlantique. Exercice attendu (et redouté) avec le sous-marin britannique Spartan. Dans la foulée, exercice de lutte anti-navire (LAN). Fin donc des quarts par tiers et début des quarts par bordée. Le SM Luc "Skywalker" (le surnom d'une des "oreilles d'or" qui tient à rester incognito) est formel : "Hormis les repas, plus le temps de trainer à la caf. Niche, quarts et graille vont se succéder à un rythme de fou." Tout l'équipage est désormais sur le pied de guerre. Bientôt dans le vif du sujet... ●

(À suivre)

planète ! "C'est un jeu vidéo futuriste assez distrayant et bien fait !" s'enthousiasme devant son ordinateur portable dernier cri "Tohème" au crâne impeccablement rasé.

20 h 48

Bientôt la dernière séance. À l'affiche ce soir en caf, la comédie *Wasabi*. En prime, les bourre-pifs de Jean Reno. Chez les officiers, séance cinéma également avec un film de guerre : *La Chute du faucon noir*. À quelques pas de là, au central, le quart est studieux. Le calcul de cavitation pose problème au maître

Carnet de plongée : Immersion

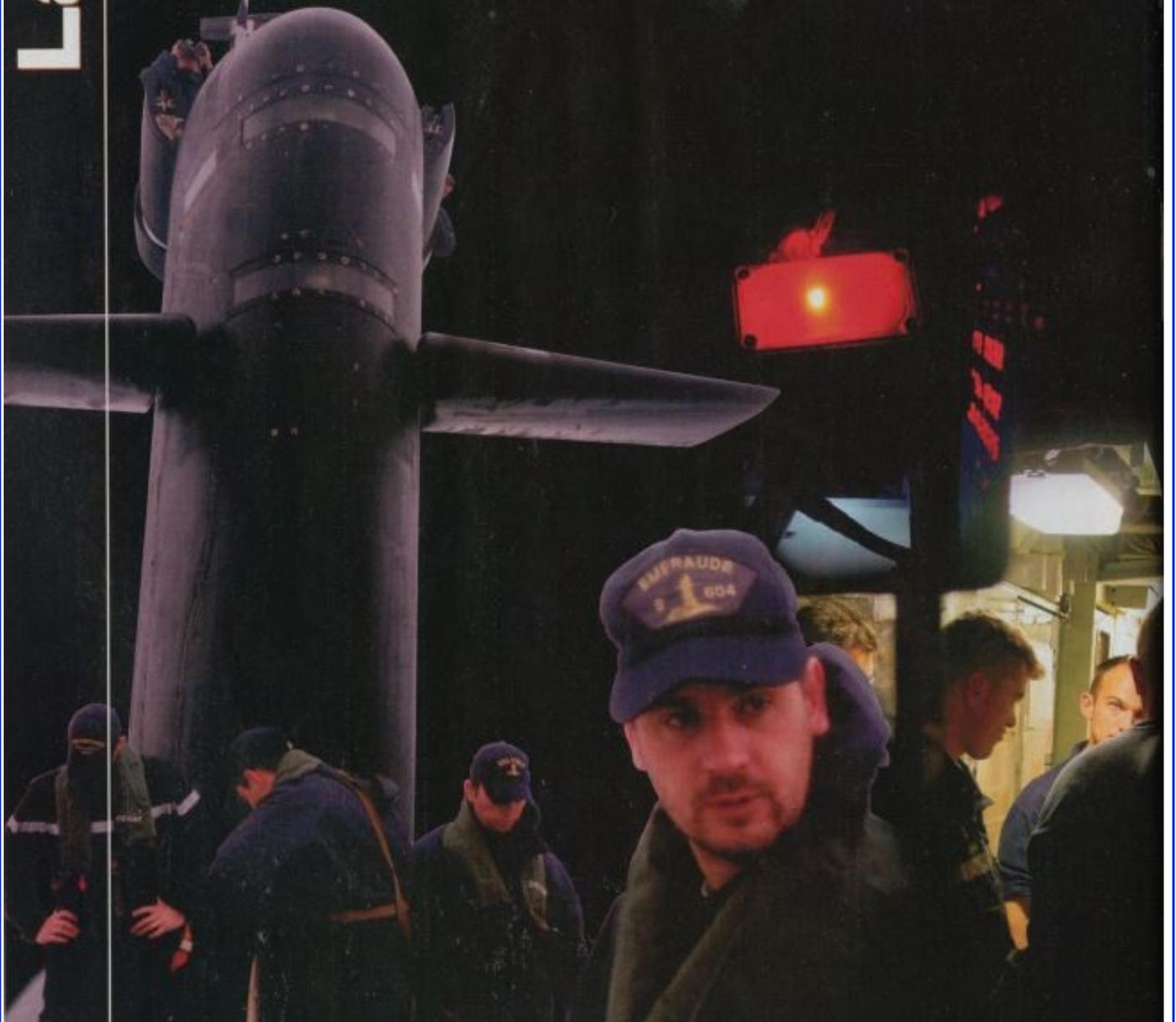
Latitudes

À bord de la coque noire immatriculée S604, on s'agite.

Dans 36 heures, l'exercice de lutte anti-sous-marine avec le *Spartan* débutera.

Cinquième et ultime carnet de plongée d'un reporter embarqué 20 jours sur le SNA *Émeraude*.

Sous



haute tension

À carreau

On entendrait presque une mouche voler ce matin au carré des officiers ! Penchés au-dessus de la nappe blanche impeccablement repassée, le LV Alexandre Caron, officier opérations, et le PM Mathieu Gallay planchent dur sur la tactique du prochain exercice. "On établit un optask anti submarine warfare, un ASW." Aux yeux éberlués du reporter, l'officier marinier, lunettes sur le bout du nez, tente la pédagogie. "On liste et on établit règles et directives pour les actions de patrouille. Comme l'heure des contacts, des directives plus particulières en fonction de la situation tactique du moment et des réactions pré-planifiées afin d'éviter tout risque de collision." À voir les notes qui noircissent son carnet à petits carreaux, la tâche paraît titanesque. À l'autre bout de la table, le LV Bruno Lacroix ronchonne. "J'ai

les plus jeunes. Trois heures de navigation en surface sont prévues afin de récupérer la division entraînement (3 personnes) chargée d'évaluer l'équipage pendant le prochain exercice de lutte anti-sous-marine (ASM). Supportant une mauvaise mer, certains se rongent les sangs. Les anciens ne font rien pour les rassurer. Bien au contraire ! "En surface quand ça bouge en Atlantique, on est un vrai bouchon !" Le GM1 Frédéric Lafrange, le maître d'hôtel, a lui d'ores et déjà été prévoyant, en sortant de ses placards des sachets, au cas où... Dans la coque noire, impossible de donner à manger aux poissons.

Des TGV au-dessus de la tête

Pas une place de libre au carré. C'est même debout que certains, comme les "oreilles d'or" assistent au briefing dans la coursive atten-

moins dangereux pour nous." Afin d'éviter tout risque de collision et de bien huiler tous les mécanismes de réaction, le briefing sera plus long qu'à l'accoutumée. Le tour de table durera plus d'une heure. "À nous de jouer, messieurs !"

Les bonnes planques

Les derniers marins ne sont pas encore sortis du carré quand débarque le "metdo" visiblement sur le qui-vive. "Je n'ai plus beaucoup de temps avant le premier souper", soupire le chouf avant de dévisser méthodiquement les panneaux du plafond courbé du carré. De drôles de paquets et emballages tombent du ciel ! "C'est là que je stocke les gâteaux". Des bonnes planques introuvables ou difficiles d'accès pour le gourmand ! "Sous les sièges, je stocke la cave du



plus d'ordinateur pour bosser !" Les officiers se partagent souvent à tour de rôle les ordinateurs portables. Tout est fonction des opérations prioritaires. C'est donc avec "une clé USB à l'ancienne" que le loufiat se plonge dans son "maille". Son carnet à petits carreaux sera également vite noirci...

Comme un bouchon

Attablé au poste des majors pour la première soupe, le cipal Fabrice Le Breton est inquiet. Les incessantes évolutions du sous-mersible le taraudent. "On fait le yoyo aujourd'hui !" Le patron du pont, le MT David Rioual, corrige : "Plutôt le dauphin !" Si les "anciens" se font du mouron à propos des évolutions du SNA, le programme du lendemain inquiète

nante. Tout ce beau monde est sur le pied de guerre. Dans quelques heures, le sous-mersible sera au large des côtes ouest de l'Irlande. Une zone très fréquentée par les pêcheurs. Le pacha est d'ailleurs formel : "C'est comme au Guilvinec, près de Narbonne et Perpignan ou du canal de Sicile, on a des TGV au-dessus de nos têtes." Le transit par petits fonds dans une zone très fréquentée requiert de la méthode : "Suite à un accident avec des pêcheurs, les règles de navigation sous-marine édictées par la Royal Navy sont très strictes". Pour la manœuvre, le commandant a son idée : "Vitesse réduite à 11-12 nœuds. Veille attentive. Identifier rapidement les pêcheurs. Faites attention aux bruits de chaînes consécutifs à l'utilisation de chalut. Les palangriers sont

commandant. Quelques bouteilles de vin. D'un côté les pleines, de l'autre les vides". Si le maître d'hôtel dévoile subitement ses cachettes, c'est parce qu'il doit faire passer les fils des enceintes du home cinéma et également trouver un système maison pour fixer le grand écran. "Un véritable casse-tête étant donné les dimensions du carré". Dans cette tâche qui l'inquiète, le quartier-maître, pourtant très débrouillard, va recevoir un renfort de choix : le pacha. "Faire des trous à la perceuse, c'est mon plaisir de commandant !" À la fois flatté et gêné, le motel va alors multiplier les amabilités. "C'est pas bien ça, Lafrange ?" Si forcément, le commandant a toujours raison...

(Suite page 22)

"Bip bip", paroles d'expert

EV1 Denis Becco, 46 ans dont 28 dans la Marine et les coques noires. À de rares exceptions...

Aux grands discours ou aux éloges, "Bip bip" ou "Speedy Gonzales" ("car il ne débranche jamais" selon des "chêmes") préfère l'action. À bord, impossible de le manquer. Dans un compartiment machine, les mains dans le cambouis. En central ventilé à la recherche de pièces de rechanges. En pleins palabres dans les coursives ou à l'ar-

du monde sous-marinier." Là encore, lui reste modeste. "En naviguant depuis l'âge de 17 ans, mon vécu est forcément plus riche que celui d'un nouvel arrivant !" L'inspection minutieuse de son curriculum vitae a de quoi laisser pantois plus d'un jeune embarqué. Le *Gymnote* en 1977. Le *Dauphin* de la classe des Narval. Le *Ouessant* de la classe des



rière à débattre avec les mécanos, son univers. "J'aime bien voir ce qui se passe et comprendre", concède simplement le seul officier à qui l'on offre un siège en cafétéria. À cette marée encore plus peut-être que d'habitude, "Monsieur Becco" est partout et savoure ces journées en plongée. Cette patrouille à bord du SNA *Émeraude* jusqu'à Brest est la dernière. "Je ne réalise pas pour l'instant !" avoue l'intéressé avant d'être plus philosophe : "J'aurai sûrement un peu de chagrin après. Mais toutes les bonnes choses ont une fin !" Dernières tranches de vie de marin embarqué, donc ! Sa prochaine affectation à terre ne va pourtant pas le tenir éloigné des submersibles. Le "deux galons" aux tempes poivre et sel rejoindra l'organisme de soutien des sous-marins à Toulon.

Coques (noires) en stock

Des sous-marins et des hommes, le Varois de souche est un fin connaisseur. D'ailleurs, son expertise est unanimement reconnue à bord. "C'est une vraie encyclopédie vivante

Agosta. Intermède à terre en 1981. "Je suis parti au BS". Au retour, *L'Indomptable*. Ensuite, toute la série ou presque des SNA comme atomicien : *Casabianca*, *Rubis*, *Améthyste*, *Saphir*; et enfin, *Émeraude*. Coques (noires) en stock et une seule incursion sur les bâtiments gris. Deux ans sur le porte-avions *Charles de Gaulle* pendant la mission Héraclès. De cette expérience à la surface des océans, l'atomicien garde des bons souvenirs. Pourtant, cette première affectation en tant qu'officier pouvait poser problème. "Pas évident pour un gars comme moi de fréquenter d'anciens bordaches !" Tout se passera "admirablement bien !" A posteriori, cette affectation nourrira malgré tout deux frustrations : "Calle de retrouver dans mon service, sur le porte-avions nucléaire, des sous-marinières comme moi. J'ai donc une vision réduite d'un équipage de surface." La rareté des escales sur PA pendant Héraclès lui passera également. "J'espérais enfin savourer de vraies escales, et voir du pays ! Eh bien, c'était comme aux sous-marins !" Mais l'officier "avé" l'accent chantant n'est pas du genre

à ressasser les frustrations. Tout juste consent-il à esquisser l'espace d'un instant un autre destin. "Même si les bateaux noirs me plaisent bien, j'aurais rêvé de partir en campagne !" Si, en près de trois décennies dans la Marine, le tableau des escales n'est pas fourni, celui des heures de plongée est conséquent. "Bip bip" est imbattable à bord. Dans la sous marinade, ils ne doivent pas être légion !

Des origines de sa vocation sous-marine, l'officier "toujours sur pile Wonder" (d'après d'autres "ohèmes") n'en parlera pas beau-

agréments. "Le soir de notre retour à quai, on dînait tous ensemble au resto. Même après 45 jours de mer !" Un esprit de franche camaraderie aujourd'hui disparu ? "Dans un univers en vase clos comme le sous-marin, la camaraderie sera toujours forte. Seul l'état d'esprit diffère maintenant". Pour le marin également féru de la petite reine ("c'est une mobylette !", dit le pacha), les raisons des changements sont simples. "Les mentalités évoluent comme notre société !" Et multiples. "Le niveau d'études des équipages est plus élevé. Les aspirations, du coup, sont différentes, mais la compréhension est

coup mais préférera débiter son histoire par son entrée dans les forces sous-marines.

Autres temps, autres mœurs...

C'était en 1976. "Beaucoup des gars du bord n'étaient même pas nés !" Un temps que les moins de 20 ans ne peuvent pas connaître ? "Plutôt une autre époque et d'autres mœurs !" Une ère pas tendre pour le jeune marin embarqué. "Les officiers gardaient leurs distances et les états-majors n'hésitaient pas à virer du monde. Il faut dire qu'on se bousculait au portillon pour s'engager". Une époque durant laquelle la vie embarquée était "plutôt dure et spartiate". À cette dernière évocation, les souvenirs remontent à la surface. Le système de la bannette chaude. La gale et les poux parfois. L'absence de douches. L'eau courante coupée la journée. "On se lavait quand on pouvait avec l'eau des condensateurs d'air !" Le diesel, l'huile et le gasoil sur les vêtements. Les draps noirs. "Surtout lorsque l'on est graisseur." Cette vie embarquée d'un autre siècle ne présentait pourtant pas que des dés-

bien meilleure entre état-major et équipage." Aux chantages du "c'était mieux avant !", la réponse de cet expert es sous-marins est d'abord mesurée. "Les souvenirs embellissent la réalité et le contexte est différent." Puis, plus technique. "En pleine Guerre froide, on ne lésinait pas sur les moyens. Nos bateaux étaient neufs. Il suffisait presque de claquer des doigts pour obtenir des pièces de rechange".

Enfin, pour celui qui regretterait toujours les "jours heureux", la réponse cloue le bec. "De toute façon, dénigrer et râler est un sport national dans la Marine !" Quoi qu'il en soit, le moteur du jeune marin embarqué est toujours le même pour le sous-marinier : "Naviguer !" Clair comme de l'eau de mer puisée à 200 mètres de profondeur. Pourtant, à trop parler, le lieutenant au regard de jais a failli rater un exercice. Impensable pour qui aime l'action. Inconcevable à quelques jours d'un adieu définitif à la vie cloîtrée des coques noires. Comme un supersonique, "Bip bip" s'est déjà envolé au CO. Plus le temps de souffler... ●



Cols Bleus n° 2715 25 septembre 2004

Chou, tabou, hibou

Presque plus de lumière à la caf. Bientôt la relève de quart de 2 heures du matin, quand arrive le MP Lionel Pacouret, le président des carrés OM, OMS et équipage. "Je suis levé depuis une heure. À mon âge on ne dort plus !" Des marins émergent peu à peu des différents postes. Comme des somnambules. Cils collés. Regards embués. Traces de draps ou d'oreillers parfois imprimés sur la joue. Et carmel nouée dans l'urgence autour de la taille. Les marins foncent invariablement vers le frigo. "Pour se rafraîchir le gosier tout sec à cause de l'environnement confiné", d'après le "préz". En moins de dix minutes, les zombies ont tous disparus quand arrivent des marins plus réveillés. Ceux qui quittent leur quart. Avant la "niche", discussions autour du "lait de hibou". Le "lédéhïb" (dans le jargon du bord) est une boisson à base de lait. "Les autres ingrédients sont secrets !" Pour les marins présents en caf, les vertus du breu-

tapis. Bientôt 2 h 45 du matin, les marins s'en vont, un par un, sans hululer, huer ou boubouler. Aucun hibou donc pour l'instant ! Sur la nappe cirée, un chou à la crème dans une assiette nargue le reporter. La pâte du dessus lui fait deux grandes oreilles comme... Sur les sous-marins, le mot n'est pas tabou. Verre et assiette sont maintenant vides. Direction la "caille". Coucou, hibou !

Le bruit et l'odeur

Le soleil vient de se lever, encore une belle journée ? Dans le périscope de veille, aucun "péchou" à l'horizon. Pas un chat sur l'océan. Et premier ciel en couleurs depuis 7 jours. Face à ce spectacle, on est plutôt indifférent : "On s'habitue à ne pas voir le ciel. D'ailleurs peu se pressent au périscope." Et philosophe. "Vous savez, une fois qu'on est dans la boîte..." Les sous-marinières sont décidément surprenants. À quelques pas de là dans le carré, le motel continue de percer des trous,

Le couteau entre les dents

À la séance cinéma de l'après-midi sur les deux téléviseurs : *Les larmes du soleil*, un film hollywoodien. Bruce Willis et ses marceles font décidément recette. Monica Bellucci aussi. "C'est quand même un film d'action !", précise un marin cinéphile. Comme à l'accoutumée, pas besoin d'une version commentée du réalisateur. Certains s'en chargeront pendant 118 minutes. Un pont plus haut, l'état-major et les chefs de service sont en plein



“**Le maître mot des sous-marinières :**
on s'adapte, on domine et on improvise !”
(anonyme)

vage sont indéniables. Gustatives d'abord "c'est bon !" Sociales aussi. "C'est l'occasion de se réunir et de parler avant d'aller dormir un peu !" À bord de l'*Émeraude*, c'est un rituel à la relève de quart de 2 heures. "Sur les autres SNA également !", d'après le préparateur de cette boisson à la recette aussi secrète que celle d'un soda américain. Les discussions sont désormais animées. Inévitablement, l'avenir de la Marine, des forces sous-marines et de ses hommes reviendra sur le

des petits trous, toujours des petits trous. Apparemment, l'écran installé la veille était mal placé ! Quelques heures plus tard, impossible de fermer l'œil pour une sieste réparatrice en tranche delta. C'est un vrai hall de gare. Des marins sont en pleine ronde d'arrimage avant la navigation en surface du lendemain. Bagages des marins dormant sur rances (voir volet 2) et cartons de nourriture sont solidement arrimés, au cas où il y aurait du roulis. La découverte d'un carton odorant va faire sensation. À l'intérieur des poivrons pournis. "Un oubli !", soupire le commis tout gêné. Fameuse pour le bruit et l'odeur, la réputation de la tranche Delta n'est pas usurpée...

briefing au carré. Sur l'écran géant, désormais impeccablement installé par le metdo, défile la présentation Power Point. Le pacha est en forme :

- "Ca va désormais bouger en permanence ! J'espère que vous avez bien le couteau entre les dents. Pour des raisons de sécurité, on va restreindre les mouvements des bouilleurs. Donc plus de douche possible et ça en moins à réfléchir !"

Cette dernière nouvelle n'a pas l'air d'émouvoir les sous-marinières, bien au contraire ! Il faut dire que l'exercice avec le "Glaouche" (comme on appelle l'Anglais à bord) est au centre des préoccupations.

- "Les Anglais ne nous feront pas de cadeau. Ils



sont bien meilleurs que nous. D'un point de vue architectural, le Spartan est plus silencieux et plus rapide. C'est en plus un équipage de guerriers. Ça ne va pas être simple mais intéressant !"

Veillée d'armes

9 minutes avant minuit, pas un chat à la caf' ou dans les coursives. Tout le bord est à la caille sauf ceux de quart. Chacun engrange du sommeil, avant les quarts par bordée du lendemain. "Finie la croisière !",

claironne-t-on au reporter. Comme pour l'effrayer.

Ambiance feutrée au central opérations. Et veillée d'armes avant la navigation en surface du lendemain. Penché au-dessus de la table traçante, le commandant est décidément très serein. L'arrivée de la division entraînée ne lui fait pas peur : "Je ne vois pas ça comme une intrusion mais comme un regard extérieur sur les erreurs et les atouts de mon équipage. La division est là pour nous améliorer et mettre la pression sur le rythme." Si son bateau en est "au stade des qualifications avant les grands prix de Formule 1", pour le pacha l'essentiel est ailleurs : "pour que la mission de ce bâtiment s'inscrive dans la durée, il faut que la chaîne de commandement et des hommes soit impeccablement huilée. Il faut donc veiller à la maturation et la progression." Autour, on fait mine de ne pas écouter le commandant. Pourtant, quand ce dernier évoquera le rôle de la maîtrise dans les

forces sous-marines, tous les marins tendront l'oreille. "Les officiers réussissent grâce à la maîtrise et jamais seuls ! Les sonars, je connais leur fonctionnement dans les grands principes, pas dans le détail. C'est du ressort de l'officier de s'appuyer sur les compétences de l'opérateur qualifié afin de donner la meilleure expertise possible." Au CO, on est aux anges...

Le pacha est maintenant parti. Rien à signaler sur les sonars et les écrans de contrôle. Cette nuit, le temps file lentement. Le calme avant la tempête ? Demain, le programme d'activités est chargé. Remontée et navigation en surface afin d'hélicoptérer la division entraînée depuis un hélicoptère de la Royal Navy. Dans la soirée, début des hostilités. Une nouvelle patrouille démarre. "La vraie !" d'après les "pontus" impatients d'en découdre avec le "Glaouche". Demain, la chasse au Spartan sera enfin ouverte... ●

(Fin)





Cols bleus

Cols bleus

Le magazine de la Marine et de la mer

Marine Russe

Les grandes manœuvres

Exercices en Atlantique
Escale à Brest

N°2717 du 09 octobre 2004

M 01396 - 2717 - F: 2,30 €



Forces navales

Exercice



Exercice de treuillage d'un plongeur du *Tourville* depuis le *Lynx* sur le *Vepr*.

Marius Antoinette

Lutte ASM franco-russe

Retrouvant un terrain de jeu délaissé depuis plusieurs mois, le *Tourville* a réinvesti, pour 15 jours, l'Atlantique nord en compagnie de l'*Émeraude* pour une campagne d'exercices avec la Marine russe. C'est au beau milieu d'une mer déchaînée, entre Écosse et Islande, que les bâtiments français ont rejoint le destroyer lance-missiles *Admiral Chabanenko* et le SNA *Vepr* basés à Mourmansk.

Première phase de ces échanges, les dix premiers jours de mer ont permis aux participants de se rencontrer et de mener des exercices aéronautiques et d'évolutions tactiques. Manœuvres simples et familières mais avec un partenaire inhabituel, ces opérations ont été menées en langue russe. À cet effet, plusieurs interprètes, marins ou terriens, ont embarqué à bord des bâtiments français. Loin d'être un frein aux communications, la langue russe a vite été adoptée au CO du *Tourville* où l'on a rapidement intégré que "priam" signifiait "parlez" ou "parlez", "compris". Pris au jeu, les Russes se sont essayés aux "Roger out" ou à la numérotation en anglais. Au-delà de l'anecdote, ces efforts ont été le signe d'une volonté partagée et sincère de coopérer ensemble.

Échange d'officiers

Rencontres encore rares et toujours riches en symboles, les échanges entre les deux marines ont été marqués par la venue à bord du CA *Litenkov*, commandant de la traversée de longue durée et du CV *Grichine*, commandant l'*Admiral Chabanenko*. Invitation rendue par les Russes quelques jours plus tard, autour d'un repas auquel s'est rendu le commandant du *Tourville*.

Ces dix jours ont aussi été l'occasion pour deux officiers russes d'embarquer à bord du *Tourville* et pour deux des nôtres de découvrir l'*Admiral Chabanenko*. Tuniques jaunes au milieu des tenues noires, les deux marins ne sont pas passés inaperçus. Ils sont devenus familiers du bord,

le parcourant librement, de la passerelle au carré où ils ont vite intégré une famille avide d'en savoir plus sur la Russie et sa Marine. Leur présence a facilité le déroulement des exercices mais a aussi permis aux deux parties de mieux se connaître et se comprendre.

Une première à Brest

Les exercices les plus spectaculaires ont consisté en des opérations de treuillage du *Lynx* de la 34F sur le destroyer et le sous-marin russes et du *Kamov 27* sur la plate-forme du *Tourville*. Imposant hélicoptère blanc et bleu à rotors contrarotatifs, ce dernier n'a pas manqué d'aiguiser la curiosité des marins français, peu accoutumés à la vision d'un appareil semblant sortir tout droit de l'imagination d'un auteur de science-fiction.

Le dernier jour de mer a été mis à profit pour accomplir une opération de visite sur l'*Admiral Chabanenko*. Largués par corde lisse ou treuillés sur le destroyer, les 12 membres de l'équipe ont investi la passerelle ou fouillé les locaux réservés à l'exercice. La mise en scène étant parfaitement maîtrisée par les uns et les techniques de fouille connues des autres, le passager clandestin a été promptement débusqué, à la plus grande satisfaction de tous. Restaient à déguster quelques zakouskis et partager un verre de vodka avant de regagner le *Tourville*, puis Brest pour un épisode inédit : fescala d'un groupe russe, incluant un sous-marin nucléaire, en France. ●

CR1 Hervé Pacault



Situation plus qu'improbable il y a quelques années, le Vapre devant le Partizic.

Marek radarsat/ANT Marine



Photex franco-russe au large de Brest.

Marek radarsat

Traduction simultanée

Invités à participer en tant qu'intermédiaires entre les parties russe et française à ce deuxième exercice naval commun, notre mission, malgré des conditions climatiques parfois difficiles à supporter pour les terriens que nous sommes, s'est déroulée dans une excellente ambiance. Elle nous a aussi permis de (re)découvrir ce monde bien particulier des gens de mer, avec ses lourdes contraintes mais aussi et surtout avec ses règles légendaires (et ô combien appréciées !) d'hospitalité et d'amitié. Merci au commandant du *Tourville* et à tout son équipage. ●

Cne Thieff (Eirel, Strasbourg)
Mjr Chatellenaz (54° RT, Haguenau)



Le CA Alexandre Litkov, commandant de la traversée de longue durée, a apprécié la collaboration avec les marins français.

DR





Déjeuner à bord du *Chabanenko* (de gauche à droite : CA Litenkov, CV Grichina, CV Dupuis (CDT le Tourville), Mjr Chatellenaz (interprète), CF Jacob (Comanov du Tourville).

“Avec les marins français, il est agréable de travailler sur l’océan”

En Atlantique s’est achevée la première phase des exercices communs franco-russes consacrés à la navigation en sécurité des sous-marins nucléaires dans les eaux internationales. Le point de vue d’un marin russe.

En une semaine de navigation commune le groupe international de bâtiments de combat a franchi 1 300 nautiques. Après avoir débuté l’exercice en Atlantique nord-est, la formation a traversé le quart de l’océan pour le conclure devant l’entrée de la base navale de Brest. Durant toute cette période, les bâtiments de surface et les sous-marins nucléaires des deux pays ont effectué plus de 35 exercices, prévus pendant la campagne et inscrits dans l’accord entre les gouvernements de la fédération de Russie et de la France, sur la sûreté de navigation des sous-marins hors des eaux territoriales.

Mer 6 à 8

L’unique difficulté rencontrée au cours des manœuvres communes a été le mauvais temps. La force du vent atteignait 18 à 23 mètres par seconde, alors que la mer était de force 6-8. Le commandement du groupe a changé, en fonction des dépêches météo, l’ordre de certains exercices comme l’appréciation par les officiers de quart des sous-marins des routes des bâtiments de surface et de leur éloignement ce qui, par conditions météorologiques difficiles, alors que les sous-marins sont en immersion périscopique, n’est pas sans danger, ou encore dans le soutien des sous-marins lors de leur passage dans les détroits. En tenant compte des prévisions météo, le CA Alexandre Litenkov et le CV Jean Dupuis, commandant le *Tourville*, ont choisi des intervalles de temps permettant des manœuvres en toute sécurité de leurs hélicoptères ou la réalisation au niveau du groupe de certaines évolutions.

Futures collaborations ?

Comme l’a déclaré le CA Alexandre Litenkov, commandant du groupe des bâtiments de la Flotte du Nord : “Avec les marins français, il est agréable de travailler sur l’océan. Nous nous comprenons à demi-mot. C’est pourquoi, comme on le dit, les commentaires sont superflus. Les marins français sont d’excellents hommes de mer, possédant une



Le CV Yuri Kiritchenko, commandant le *Vepr*, a fait escale pour la première fois en France.

grande culture navale, avec des traditions séculaires et une grande connaissance de la mer. Cela a été parfaitement démontré par les équipages de l’*Émeraude* et du *Tourville*. À un moment des exercices, l’assistance de nos amis français nous a été très utile. Qu’ils en soient remerciés ! Et je n’anticiperai pas mais il est tout à fait possible que dans un futur très proche les bâtiments militaires russes et français effectueront des patrouilles communes sur les océans, en luttant contre le terrorisme en mer, la piraterie, le trafic d’armes et de stupéfiants.”

Au terme de sept jours d’exercices communs, leur plan a été en grande partie exécuté, l’*Admiral Chabanenko* et le *Vepr* ont rejoint, avec leurs collègues français, le port de Brest où a débuté, le 21 septembre, une visite de courtoisie des marins de Severomorsk en France. ●

Sergey Vassiliev, à bord de l’*Admiral Chabanenko*

Escale de la Saint Mikhailovich



S'engager à un sous-marin russe en plongée au large des côtes bretonnes appartient au domaine du concevable. Observer ce même sous-marin progresser en surface sous les fenêtres du phare du Portzic est déjà plus invraisemblable. Mais voir déambuler des marins russes, casquettes monumentales et uniformes de sortie, au beau milieu de la rue de Siam, au cœur des étals de tapis, de charcuterie, de jouets et de bijoux à cent sous de la foire Saint-Michel, voilà qui demeure saisissant. C'est pourtant chose vécue depuis l'escale à Brest du SNA *Vepri* et du destroyer escorteur *Admiral Chabanenko*. Escale inédite dans un pays de TOTAN pour un bâtiment nucléaire russe, celle-ci a été l'occasion de nombreuses visites ou réceptions officielles. Autorités civiles et militaires ont accueilli ou rencontré les marins de la Flotte du Nord, à l'image du maire de Brest, François Quillandre, du VAE Laurent Méner, préfet maritime, ou encore du VAE Thierry d'Arbonneau, Alfof. Bâtiment hôte de l'*Admiral Chabanenko*, le *Tourville* et son invité ont échangé convives et présents lors de déjeuners où ont été savourées les spécialités des deux pays. Toasts répétés à la vodka pour les uns, poisson frais et kir breton pour les autres, pour finalement se retrouver autour d'un terrain de volley-ball où les Français ont su faire preuve d'un fair-play de circonstance et s'incliner dans la dignité. L'escale commune achevée, le groupe franco-russe reprend le large pour une dernière série d'exercices. ● CR1 Hervé Pacault



▲ Pour la première fois, un sous-marin nucléaire russe a fait escale dans la cité du Ponant.

◀ De nombreuses personnalités ont été accueillies à bord de l'*Admiral Chabanenko*, dont les VAE Laurent Méner et Thierry d'Arbonneau.



Cols Bleus n° 2717 09 octobre 2004

Nucléaire et santé



Dans le cadre d'une campagne de communication sur le risque nucléaire, le service de santé des forces sous-marines organise des visites de la base opérationnelle de l'île Longue associées à des conférences. Ainsi, 35 étudiants en deuxième année de génie de l'environnement (IUT de Brest) ont visité, avec leurs enseignants, un SNLE. Ensuite, neuf médecins de la presqu'île de Crozon ont profité du même type de visite et, plus récemment, une quarantaine de médecins (généralistes ou spécialistes) et personnels paramédicaux de la région brestoise faisaient de même. Cette dernière journée d'information a permis aux visiteurs de découvrir les forces sous-marines présentées par le CV Jean Riou, commandant la base, un SNLE avec pour guides plusieurs médecins sous-marins et le centre de traitement des blessés radiocontaminés rattaché à l'infirmerie du site.

Sensibiliser le monde médical

Après un retour en transrade, l'après-midi s'est terminé au cercle naval. Les quarante invités ont bénéficié d'une

présentation du service de santé des forces sous-marines et d'une conférence sur les effets biologiques des rayonnements ionisants et l'organisation des secours en cas d'accident à caractère radiologique.

Les médecins, personnels paramédicaux et étudiants, sont des relais de communication importants vis-à-vis de la population, notamment sur des thèmes récurrents tels que : les effets des rayonnements ionisants, le risque radiologique et l'environnement ou encore la prévention (technologies utilisées, moyens de secours, fréquence des exercices...).

Le service de santé des forces sous-marines s'est fixé comme mission de délivrer une information objective sur l'organisation et les moyens en radioprotection de la base opérationnelle de l'île Longue. Les liens tissés entre médecins sous-marins, médecins civils et étudiants permettront très certainement de répondre à de nombreuses questions, tant sur le santé que sur l'environnement. ●

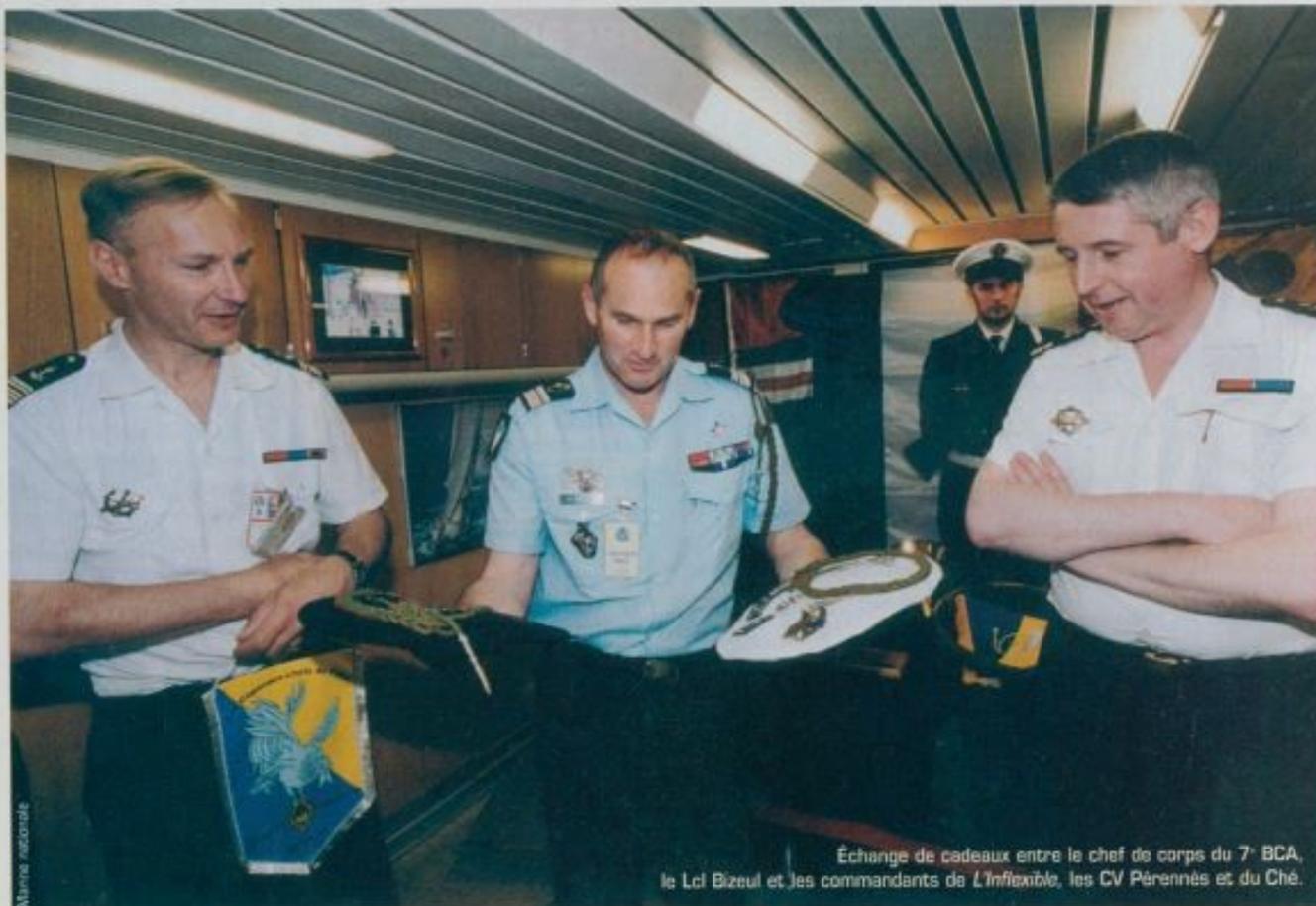
MDP Jean-Christophe Amabile, MDC Thierry David,
MDC René Abiliou

Cols Bleus n° 2718 16 octobre 2004



Les temps changent ... Pour la première fois, un sous-marin russe, le SNA Vepr croise le cotre Mutin dans le port militaire de Brest.

Des chasseurs sous-marins



Échange de cadeaux entre le chef de corps du 7^e BCA, le Lcl Bizeul et les commandants de L'Inflexible, les CV Pérennés et du Ché.

Le mois de mai a vu douze chasseurs alpins fondre sur la cité du Ponant. Ils n'étaient armés que de bonnes intentions et répondaient à l'amicale invitation du SNLE L'Inflexible, dans le cadre du processus de jumelage initié en septembre dernier entre ses deux équipages et le 7^e BCA, situé à Bourg-Saint-Maurice. Depuis, des rencontres et des contacts réguliers ont permis d'organiser ce séjour, qui restera certainement le temps fort du rapprochement entre ces deux unités.

C'est donc dans cet esprit d'échange que le séjour des chasseurs alpins a été organisé. La délégation a visité les plates-formes d'entraînement des sous-marins, le chasseur de mines Éridan, le site de l'Île Longue et évidemment le SNLE L'Inflexible, alors en période d'entretien. À chaque fois, nos amis chasseurs ont apprécié la disponibilité des marins et la foi avec laquelle ils leur faisaient découvrir leur univers. Le rapprochement a complètement pris corps grâce à nos maîtres d'hôtel et cuisiniers qui ont su, une fois encore, créer les conditions d'une convivialité de bon aloi.

Pérenniser les échanges

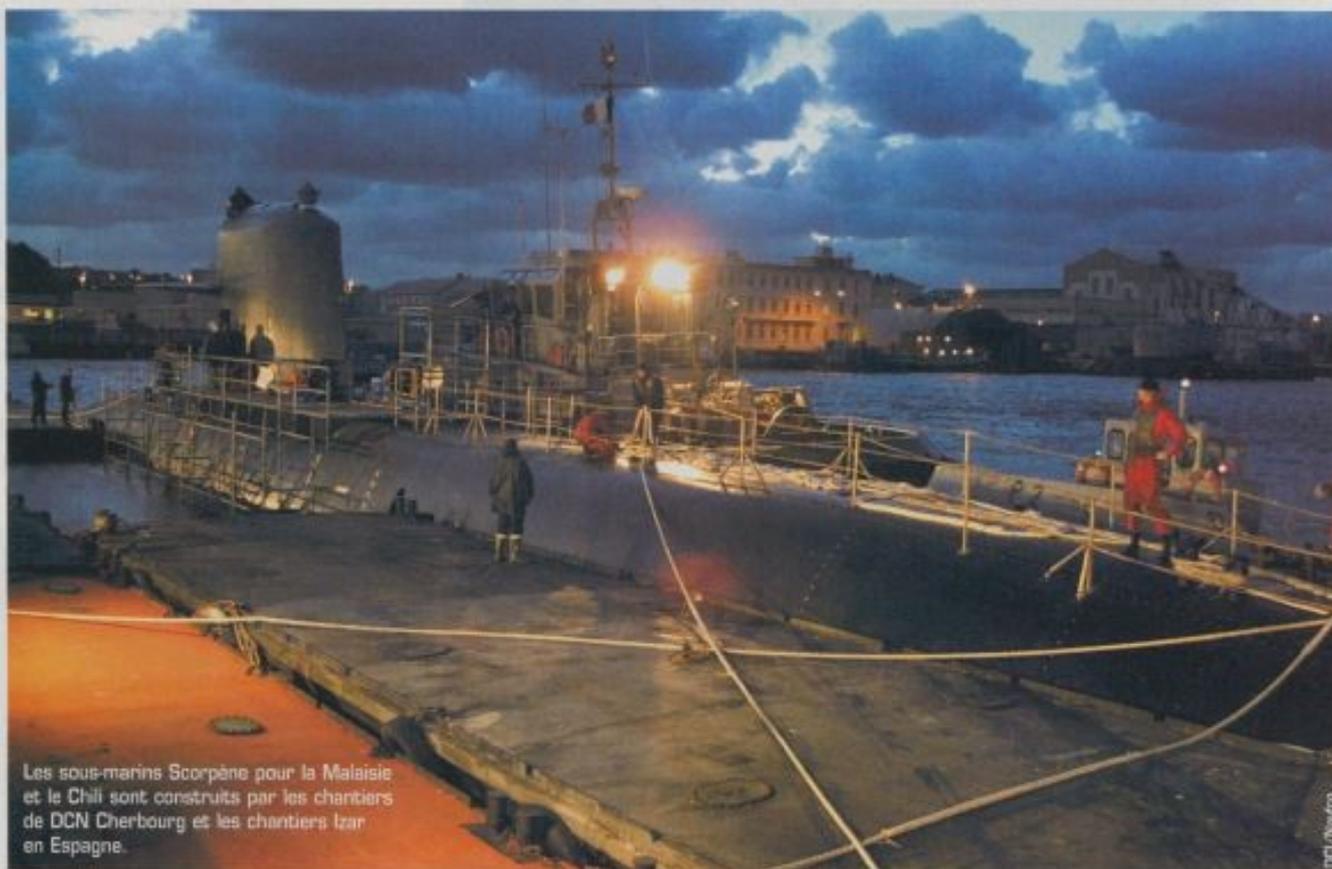
Enfin, au cours d'une cérémonie organisée à bord du sous-marin, la signature de la charte de jumelage a marqué officiellement le début de ce nouveau lien entre les militaires de la montagne et ceux du fond des mers. Annexé à cette charte,

un protocole prévoit la pérennité de l'échange au travers de délégations qui iront alternativement découvrir le monde de l'autre. La présentation de l'environnement sous-marin, de l'arsenal à l'Île Longue, la visite, voire l'embarquement sur d'autres unités de la Marine, et enfin la décou-

verte des attraits brestois (voile, Océanopolis...) constitueront désormais la vitrine de L'Inflexible lors de la visite des chasseurs. L'excellent esprit qui a régné tout au long de ce séjour laisse présager une relation particulièrement vivante et fructueuse. ●

Rapprochement Marine-armée de Terre

L'objectif de ce jumelage est de favoriser la connaissance mutuelle entre des militaires effectuant des métiers si différents qu'ils se ressemblent : opérations conduites dans un milieu hostile, nécessité de s'appuyer sur les compétences de chacun, isolement de la compagnie dans l'action, nécessaire maîtrise de techniques poussées et de matériels modernes sont des caractéristiques qui, toutes proportions gardées, peuvent s'appliquer indifféremment à des sous-mariniers ou à des chasseurs alpins. ●



Les sous-marins Scorpène pour la Malaisie et le Chili sont construits par les chantiers de DCN Cherbourg et les chantiers Izar en Espagne.

PROJETS MALAISIE

Un accompagnement complet de la Marine royale malaisienne

Sous la maîtrise d'œuvre d'Armaris, Navico a engagé une importante collaboration avec la Marine royale malaisienne (RMN) qui vise à l'accompagner dans la création d'une force sous-marine apte à mettre en œuvre deux sous-marins de type Scorpène. Quatre projets "Malaisie" devront être menés à terme sur 6 ans par une centaine de salariés de Navico. Des programmes se dérouleront principalement à Brest, base du sous-marin école français *Quessant*, et à Cherbourg où le premier Scorpène sera construit. Ce programme, de même que *Sourmchili*, est mené en collaboration avec la Marine espagnole pour la partie formation Scorpène car l'Espagne assure la construction d'un des deux sous-marins Scorpène.

**Quessant, Formation, Scorpène, Malsout :
4 contrats associés**

Remise en état du *Quessant*

Le contrat *Quessant* qui concerne la remise en état du sous-marin *Quessant* par DCN Brest a été signé en décembre 2002 et est en vigueur depuis



Le roi de Malaisie Agong XII a visité le 10 mai dernier les chantiers des deux sous-marins Scorpène construits par DCN à Cherbourg.

octobre 2003, en même temps que le contrat Formation. L'équipage du *Quessant* sera constitué de sous-marinières, tous détachés par la Marine nationale auprès de Navfco.

Formation sur le *Quessant* : un préalable à la constitution des équipages *Scorpène*

Le contrat Formation a été signé en juillet 2003. Les programmes d'enseignement sont en cours d'élaboration, et l'implantation d'une école dédiée à Brest est en préparation. Ce contrat permettra la formation de 156 sous-marinières malaisiens dont 114 sur le *Quessant*, parmi lesquels seront sélectionnés les équipages de *Scorpène* ainsi que les membres de l'état-major, de l'escadron et du centre de formation. Les instructeurs seront tous salariés civils de Navfco.

Construction et livraison de deux sous-marins *Scorpène*

Entré en vigueur en octobre 2002, le contrat *Scorpène* comprend la construction et la livraison de deux sous-marins de type *Scorpène* par la France et l'Espagne, ainsi que la formation à leur prise en main. Les essais à la mer du *Scorpène* construit en France seront assurés par un équipage Navfco. La constitution de l'équipage malaisien du premier sous-marin *Scorpène* se terminera en 2008.

Soutien du personnel malaisien en France

Depuis novembre 2002, dans le cadre du contrat *Malsout*, Navfco assure le soutien de l'équipe de projet malaisien et de leurs familles à Cherbourg (logement, assistance administrative et médicale, scolarisation...). Ce contrat montera en puissance en 2004 avec l'arrivée prévue à Brest de près de 180 Malaisiens dans le cadre du contrat Formation.

Jalons

Octobre 2002 : mise en vigueur du contrat *Scorpène*.

Novembre 2002 : démarrage de l'exécution du contrat *Malsout*.

Avril 2003 : arrivée de 21 Malaisiens en famille en Cherbourg.

Début 2004 : fourniture par Navfco d'un noyau d'équipage d'armement et d'essais du SM *Quessant* en lper chargé du suivi de la construction du premier *Scorpène*.

Fin 2002 : début de construction à Cherbourg du premier *Scorpène* (livraison prévue début 2008).

Été 2003 : second *Scorpène* construit à Carthagène (Livraison prévue début 2009). ●

INTERVIEW

Le triple commandement du CV Michel Perchoc

CB : Vous avez commandé les trois frégates du programme *Sawari 2* pendant la phase d'essai à la mer de ces bâtiments.

Que représente pour vous cette expérience ?

CV Michel Perchoc : Je donnerai trois images. Premièrement, cette expérience représente des contacts humains étonnants avec une DCN impressionnante ! C'est parce que nous avons le privilège d'être directement en contact avec le chantier, que nous réalisons actuellement, peut-être à Lorient plus qu'ailleurs, que DCN évolue à très grande vitesse grâce à un personnel dont l'état d'esprit change.

Deuxièmement, je dirai que ces frégates dérivées du concept *La Fayette* sont de magnifiques joyaux opérationnels, plus proches des ambitieuses frégates antiaériennes *Horizon* qui équiperont notre Marine à compter de 2006 que des frégates *La Fayette* conçues au début des années 1990.

Enfin, le challenge principal pour le commandant consistait à conduire une frégate dernier cri, dont le plan d'armement définitif de l'équipage saoudien est supérieur à 160, avec un équipage de marins détachés à Navfco, dont l'effectif était inférieur à 60. La mission : réaliser avec l'ensemble des industriels concernés des essais complets de quatre cents installations, à qui et à la mer ! Cela a représenté, sous la conduite de la Commission permanente des programmes et des essais et la supervision de la direction de programmes, un an d'essais par frégate, réalisés avec le même équipage, soit plus de trois cents jours de mer. Tous les essais ont été acquis dans les délais, les performances sont largement au rendez-vous. Pour vous en convaincre, deux exemples percutants : trois tirs de missiles antimissile à lancement vertical *Aster*, trois buts "plein bois", distance de passage nulle ! Vitesse maximum contractuelle des trois frégates de 24,5 nœuds assurée avec une bonne marge de manœuvre...

Les équipages saoudiens sont-ils prêts à prendre la relève des marins français détachés à Navfco ?

Pour le programme *Sawari 2*, la branche Navfco de DCI a créé 65 000 pages de cours multimédia, illustrées de 500 aides pédagogiques interactives (animations vidéo, simulation) : du jamais vu, dans aucune marine, pour un programme de formation clé en main ! Cette formation initiale de



plusieurs mois à Djeddah, dans une école créée spécifiquement à l'image des frégates *Sawari 2*, sur ces supports innovants, a permis aux équipages saoudiens de profiter pleinement de l'année de formation embarquée, prévue à Toulon avec l'aide de marins formateurs. Les marins saoudiens ont ainsi acquis un niveau opérationnel très satisfaisant, sanctionné par des contrôles réalisés régulièrement par *Alfan*. Ils sont désormais capables de mettre en œuvre tous les systèmes, y compris dans un environnement multimenaces.

L'expertise de notre Marine nationale est-elle intégralement transposable à une jeune marine comme celle d'Arabie Saoudite ?

N'allez pas croire que les marins saoudiens soient arrivés en France sans expérience ! C'est une jeune marine, d'environ vingt ans d'âge, dont le niveau progresse régulièrement. Ils ont acquis leur niveau de base sur les frégates *Madina* et les pétroliers ravitailleurs *Boraida* du programme *Sawari 1*, encouragés par des formations soutenues, délivrées en France par Navfco et perfectionnées à l'occasion du programme *Sawari 2*. Aujourd'hui, la relation entre la Marine Royale Saoudienne et la Marine nationale est très forte, notamment grâce à la qualité de leurs échanges opérationnels. ●

Une collaboration franco-espagnole au profit de la marine chilienne

Dans le cadre de la modernisation de sa force sous-marine, le gouvernement chilien a commandé deux sous-marins type Scorpène construits en France et en Espagne par les chantiers DCN et Izar.

Afin de former les sous-mariniers chiliens sur ce sous-marin de conception franco-espagnole, il a été décidé de créer une équipe mixte DCI-Navfco/Isdefe qui regroupe les sous-mariniers français et espagnols.

Depuis plus de deux ans, cette équipe a rédigé la documentation de conduite, enseigné les installations aux sous-mariniers chiliens, et elle encadre les séances d'instruction à bord.

Au printemps 2004, la phase délicate de prise en main d'un sous-marin nouveau par l'équipage chilien a débuté. Les essais à la mer sont en cours depuis le port de Lorient.

Pour chaque sortie à la mer du sous-marin *O'Higgins*, une équipe mixte DCI-Navfco/Isdefe embarque sur le Scorpène pour continuer la formation et corriger la documentation de conduite au vu des nouveaux éléments éventuellement

détectés à l'occasion des essais de neuveage du prototype. Une autre équipe DCI-Navfco apportera son aide à DCN pour l'organisation des essais. En étroite collaboration avec DCN, DCI-Navfco apportera tout son savoir afin que cette phase, cruciale dans l'acceptation du sous-marin, se déroule à la satisfaction du client chilien.

Jalons

Juin 2002 : signature du contrat Soumchili

2002/2003 : création de la documentation franco-espagnole.

Avril 2003 : début de la formation du premier équipage.

Automne 2003 : mise à l'eau du premier Scorpène à Cherbourg.

Printemps 2004 : essais à la mer du *O'Higgins*. ●

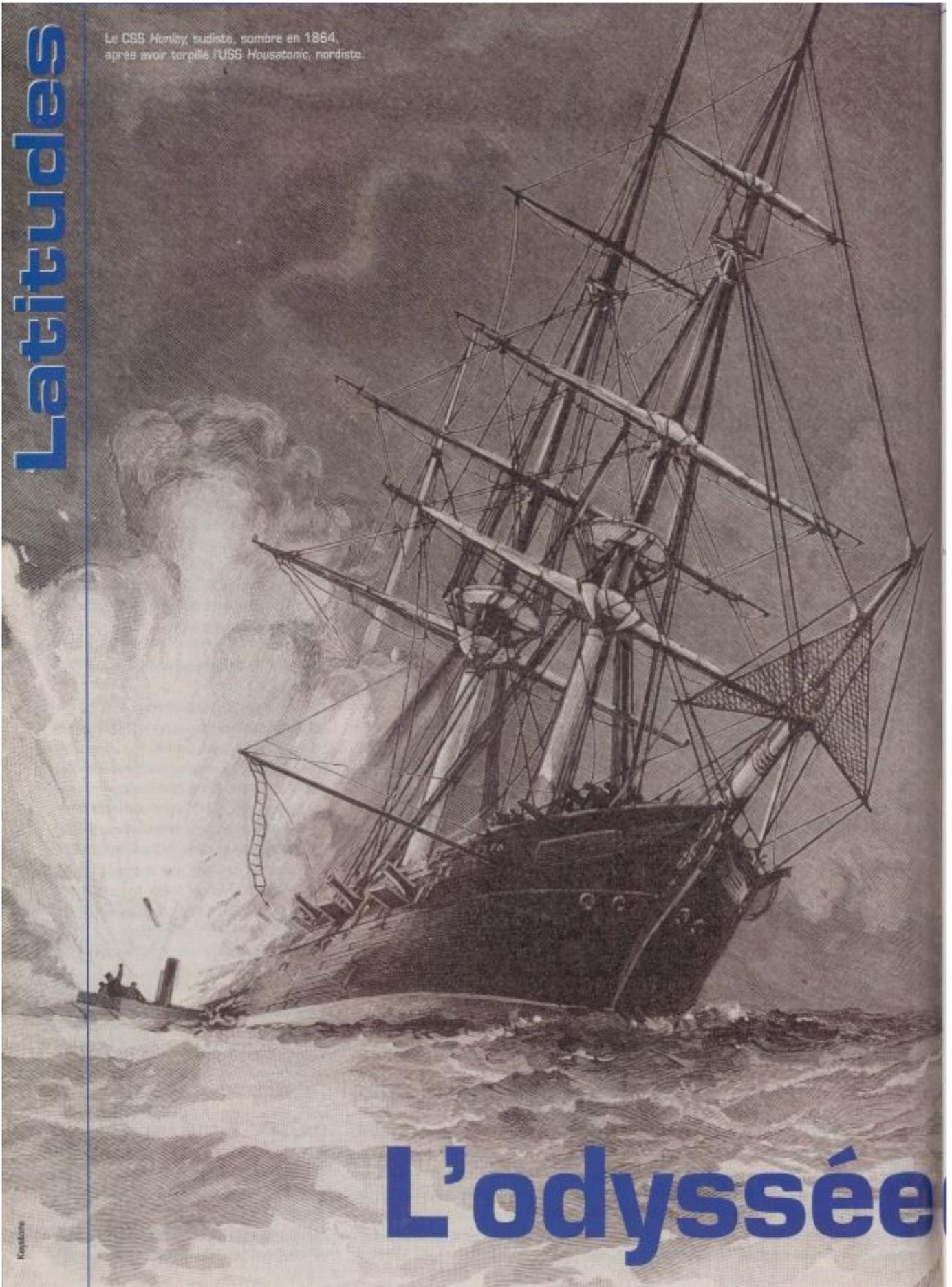
Baptisé *O'Higgins* le premier sous-marin type Scorpène a été mis à l'eau à l'automne 2003 à Cherbourg. Il poursuit ses essais à partir de Lorient.



Cols bleus

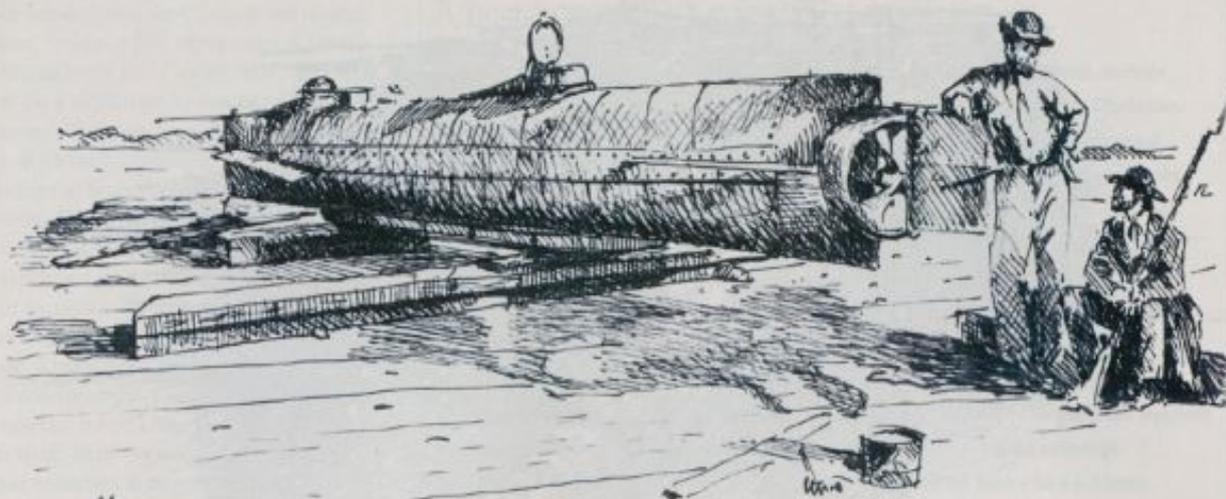
Latitudes

Le CSS Hunley sudiste, sombre en 1864, après avoir torpillé l'USS Housatonic, nordiste.



L'odyssée

Par Farid Aueur
Dessins CF Alain Coz



*Alain Coz
d'après une peinture sur bois de C.W. CHAPMAN*

Le CSS Hunley est le premier sous-marin opérationnel de l'histoire.

**En pleine guerre de Sécession, un étrange submersible confédéré,
le CSS Hunley, réussit un exploit au large de Charleston, en Caroline-du-Sud.
Pour les spécialistes, cet épisode insolite constitue l'acte de naissance
de la guerre sous-marine.**

17 février 1864, début de soirée, la pleine lune illumine un ciel sans nuage au-dessus de Charleston, en Caroline-du-Sud. L'air est froid. Les rues, couvertes de décombres et de retranchements, sont désertes. Le roulement des vagues résonne au loin. Le cœur de la ville s'endort peu à peu. Au large, plusieurs bâtiments de guerre de l'Union, attachés au blocus, sillonnent les côtes. Leurs lampes balayent de temps à autre la surface des eaux sombres. Des deux côtés, la soirée s'annonce pour le moins tranquille. Pourtant, une intense activité règne à la batterie Marshall, l'un des avant-postes du port toujours aux mains des Sudistes. Encadrée par les services secrets des États confédérés, une ultime réunion se déroule au fil de l'eau, à l'abri des regards indiscrets. L'instant est solennel. Sous les ordres du lieutenant George Dixon, sept matelots, triés sur le volet et soumis à un entraînement inten-

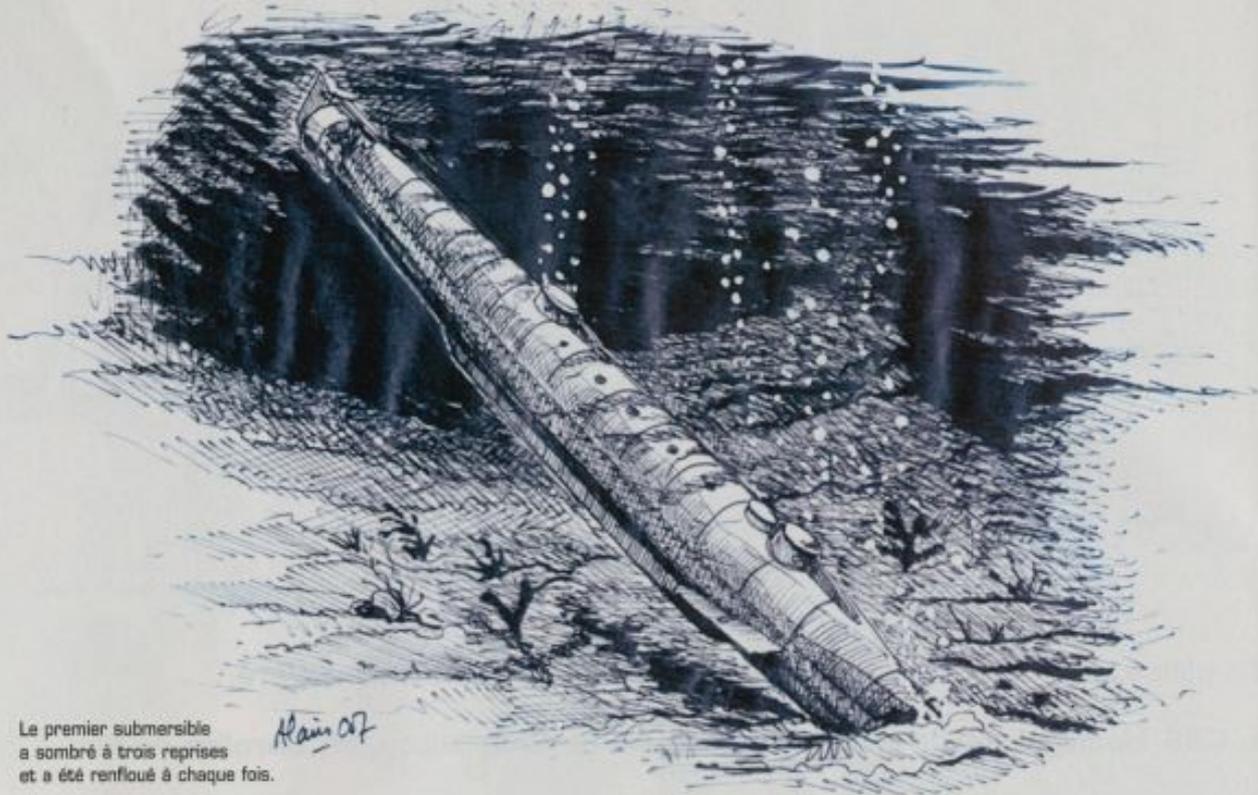
sif depuis plusieurs semaines, sont au centre de l'attention générale. Aux encouragements et aux dernières recommandations se joignent de chaleureuses poignées de main. La tension se lit sur tous les visages. Personne n'ignore qu'il s'agit sans doute d'une mission vouée au désastre.

Une chaudière armée

Il est presque 21 heures. L'équipage lève une dernière fois les yeux au ciel pour adresser une prière. Après un bref discours improvisé, Dixon conduit ses hommes au lieu d'amarrage choisi pour l'opération. Le voile se lève alors sur le CSS Hunley, présenté comme le premier sous-marin opérationnel de l'histoire. Tour à tour, les huit marins prennent place à bord d'un étrange vaisseau qui présente l'aspect extérieur d'une sorte de chaudière géante faite de plaques de métal assemblées. Entassés dans un espace long de dix

mètres pour un mètre trente de large et de haut, l'équipage recroquevillé se tient prêt, plongé dans une quasi-obscure, n'attendant plus que le signal de son commandant pour mettre en mouvement l'unique hélice. Accroupi à l'avant du bâtiment, dans une minuscule écouteille, le lieutenant Dixon donne enfin l'ordre à ses hommes de peiner sur le vilebrequin actionnant l'hélice. Nerveusement, il jette de temps à autre un coup d'œil à travers le hublot du kiosque. Tout près de lui, se trouve le levier servant à manipuler les ailerons de profondeur. Une barre de gouvernail, une jauge de profondeur et une boussole viennent compléter cet équipement de fortune, le tout éclairé à la lueur vacillante d'une chandelle. En outre, le CSS Hunley est équipé à chaque extrémité de ballasts qui peuvent être remplis par des valves et purgés par des pompes naturelles. Enfin, le sous-marin porte au bout d'un espar fixé à sa proue son arme de guerre : un dangereux ►

du CSS Hunley



Le premier sous-marin
à sombré à trois reprises
et a été renfloué à chaque fois.

- ▶ éperon porte-torpilles destiné à défoncer la coque des navires ennemis.

Les sept vies du Hunley

Le 29 août 1863, en pleine nuit, le lieutenant John Payne et huit marins effectuent des essais à bord du CSS Hunley à l'intérieur de la rade. Leur intention réelle est de couler une frégate fédérale lorsque la sous-marin chavire, victime d'une erreur de navigation. Quatre hommes en réchappent. Moins de deux mois après la tragédie, le 15 octobre, le CSS Hunley, renfloué et remis en état, tente à nouveau sa chance. Encore une fois, le vaisseau sudiste peralt frappé du socle de la malchance. Une valve de ballast avait été laissée ouverte par mégarde, le sous-marin pique du nez dans la rivière Cooper, le fleuve qui arrose Charleston. Le capitaine Hunley, qui en avait pris le commandement, meurt noyé en compagnie de sept courageux volontaires.

Il en fallait plus pour décourager les Sudistes. Malgré ces débuts catastrophiques, le sous-marin confédéré, tour à tour renfloué, réparé, puis amélioré, ne cesse de faire des émules. Sa réputation de "cercueil de la mer", pourtant bien avérée, parvient jusqu'aux oreilles des espions nordistes. Elle attire également l'attention du lieutenant George Dixon, un jeune officier fougueux, avide de se couvrir de gloire. Ses innombrables démarches auprès des responsables confédérés témoignent bien de sa volonté d'entrer

dans la légende. Le général Beauregard, commandant des forces de Charleston, accepte finalement, non sans réticences, de lui attribuer le commandement du CSS Hunley. Pendant des semaines ininterrompues, le lieutenant Dixon soumet son nouvel équipage à un entraînement physique éreintant. Exercices respiratoires et musculaires sont notamment au programme. À la mi-février 1864, la cible est choisie : l'USS Housatonic, la plus puissante frégate nordiste, longue de soixante mètres, qui louvoie sans cesse en vue de Charleston.

À ce stade de la guerre civile, la mission confiée

au CSS Hunley est devenue surtout symbolique. Depuis plus d'un an, la fortune des armes a pris le parti des Nordistes. À Charleston, la situation est devenue presque intenable. Le blocus asphyxie la vie économique. Le spectre de la famine surgit.

Pleine lune

Grâce à quelques positions avancées, les Fédéraux bombardent depuis quelques mois la ville à l'aide de canons à longue portée. Les dégâts sont considérables. En somme, les Sudistes ont besoin de frapper un grand coup sur ce théâtre de la

Le "cercueil de la mer"

À qui revient le mérite de cette invention étonnante ? En fait, conscient au plus haut point de leur infériorité dans le domaine maritime, les autorités confédérées ont vite décidé de concentrer leur attention sur quelques tâches spécialisées (mines flottantes, canots porte-torpilles, cuirassés, vaisseaux corsaires...). Sous l'impulsion de Stephen Mallory, secrétaire à la Marine, les ingénieurs des constructions navales sont ainsi encouragés à dessiner les plans les plus révolutionnaires. Le blocus de l'Union devenant chaque jour plus rigoureux, la question revêt une importance cruciale. C'est dans ce climat propice aux innovations que trois serviteurs dévoués de la cause sudiste décident de s'associer en 1863. Horace Hunley, James McClintock et Baxter Watson conçoivent et financent en commun la construction d'un véritable sous-marin à Mobile, dans l'Alabama. Convoyé par train à Charleston dans le plus grand secret, le CSS Hunley connaît toutefois des débuts dramatiques. ●

Cols Bleus n° 2722 20 novembre 2004

guerre et de montrer à leurs adversaires que leur honneur reste sauf. L'espoir doit renaître. Aussi, lorsque le CSS Hunley quitte la batterie Marshall le soir du 17 février 1864, l'excitation est-elle à son comble. Le cap est mis en direction de l'USS Housatonic, qui mouille à trois milles de là. Le petit submersible avance lentement, toujours au-dessus de la surface de l'eau, à une vitesse de trois nœuds. Après de longues minutes de navigation, le CSS Hunley s'arrête. L'USS Housatonic n'est déjà plus qu'à quelques centaines de mètres. À travers le hublot, Dixon fait le point sur la situation. La pleine lune brille de plus belle. À moins que le ciel ne se couvre comme par miracle, l'approche du vaisseau ne passerait pas inaperçue, même à deux mètres sous le niveau de la mer. Faut-il rebrousser chemin et ne pas risquer inutilement la vie de l'équipage ?

Le choix de Dixon est décisif. À son signal, tandis qu'il actionne lui-même le levier de profondeur, les sept marins sudistes actionnent vigoureusement l'arbre coudé de l'hélice. Peu à peu, le CSS Hunley s'enfonce sous l'eau. L'eau cogne contre les flancs du submersible. Le vilebrequin grince à chaque tour. L'air devient rare. Après quelques minutes en apnée, le vaisseau sudiste refait brièvement surface afin de renouveler l'air et vérifier le cap. Droit devant, la masse sombre de l'USS Housatonic devient soudain plus menaçante. À bord de la frégate nordiste, l'attention est relâchée, malgré les mises en garde répétées des officiers supérieurs. Depuis plusieurs jours en effet, les rapports des espions mentionnent l'existence de "machines sous-marines infernales", prêtes à recevoir le baptême du feu. Charles W. Pickering, le commandant de l'USS Housatonic, avait donné l'ordre à ses officiers de "mener une surveillance minutieuse à la longue-vue". En cas d'attaque, ses instructions étaient claires. Dès la première alerte, il fallait remonter l'ancre et sonner la cloche. En outre, les chaudières devaient être mises sous pression toutes les nuits, de



Le général Beauregard, commandant des forces de Charleston, nomme le lieutenant Dixon commandant du CSS Hunley.

Mystère sous-marin

L'histoire du CSS Hunley ne s'arrête pas en 1864. À partir de 1981, Clive Cussler, écrivain et chasseur d'épaves de renom, finance une série d'explorations sous-marines à Charleston. Équipées de magnétomètres à protons et de détecteurs de métaux, ses équipes reçoivent le concours de l'Institut d'archéologie et d'anthropologie de Caroline-du-Sud. Les recherches se heurtent à un ensemble de difficultés, si bien que ce n'est qu'en 1995 que des plongeurs parviennent enfin à localiser l'épave rouillée, gisant sur le côté. En août 2000, le CSS Hunley est renfloué avec mille précautions.

Transporté au centre de conservation de Warren Lasch (Charleston), où il est toujours l'objet d'une attention toute particulière de la part des spécialistes, le premier sous-marin opérationnel de l'histoire reste une énigme. En effet, malgré un examen minutieux qui se poursuit toujours, les causes de son naufrage n'ont toujours pas été élucidées. Les mystères auréolent sa légende. A-t-il survécu à l'explosion de la torpille ? A-t-il été submergé par le sillage de l'USS Housatonic ? Le feu de mousqueterie dirigé contre lui a-t-il brisé l'un de ses hublots ? L'équipage a-t-il succombé à la panique ? Autant en emporte la mer... ●

manière à pouvoir lancer les machines à n'importe quel moment.

À la poursuite du Housatonic

Le calme règne donc à bord lorsque l'officier de quart Grosby aperçoit stupéfait, à environ cent mètres de l'avant du navire, une forme suspecte au ras de l'eau. Croyant d'abord observer un gigantesque marsouin, le lieutenant nordiste laisse encore le petit submersible s'approcher dangereusement. Soudain, conscient de sa folle négligence, il donne l'alerte et ouvre le feu. Le branle-bas de combat tire immédiatement les hommes des postes.

Pickering, sorti de sa cabine en toute hâte, tarde à donner ses ordres. La panique gagne l'équipage nordiste. Un feu de mousqueterie est dirigé en vain en direction du CSS Hunley. Les balles ricochent sur sa coque en fer ou se perdent dans les eaux. Les artilleurs de l'USS Housatonic, incapables de pointer leurs canons sur une cible aussi proche, ne sont pas plus chanceux. Dans l'excitation, des fusiliers marins se penchent pardessus bord pour ajuster leur tir, et manquent de tomber à la renverse.

Dixon, de son côté, maintient le cap. La masse noire de la frégate envahit bientôt tout le hublot. Soudain, la torpille harponne la coque du navire nordiste, juste à l'avant du grand mât, par tribord, au niveau de la soute à poudre. L'objectif atteint, le vaisseau sudiste fait aussitôt marche arrière pour se mettre à une distance sûre. Le lieutenant Dixon, impatient, tire sur le cordon et la torpille explose.

Le Housatonic frémit sur toute sa longueur. La détonation assourdissante résonne au loin. La puissante explosion sous-marine arrache la proue du vaisseau, tuant sur le coup cinq hommes d'équipage. Le capitaine Pickering est gravement



Horace Hunley est l'un des trois inventeurs du CSS Hunley.

blessé. Inondé, le navire prend de la gîte. Il se soulève hors de l'eau et commence à sombrer par l'arrière. Terrifiés, les marins nordistes cherchent à échapper à leur triste sort, les uns en grimant dans la mâture, les autres en sautant à la mer. Un volier de l'Union viendra les recueillir. Pendant ce temps, qu'est-il advenu du CSS Hunley ? Fort de leur succès, le lieutenant Dixon et son équipage ont-ils eu le temps de savourer la victoire ? La question reste sans réponse et ne peut faire l'objet que de supputations. En revanche, une chose est certaine : en entrant dans la légende, le petit submersible confédéré a sombré pour la troisième et dernière fois. Jusqu'à aujourd'hui, sa disparition dans les profondeurs de l'océan figure au chapitre des mystères de l'épopée sous-marine. ●

Hommage

Latitudes

Au revoir les marins

64 ans. Le temps qu'il aura fallu pour connaître la vérité sur la *Doris*. Après son torpillage par les Allemands en mai 1940, on avait perdu toute trace de ce sous-marin français...



Cols Bleus n° 2723 27 novembre 2004



A Bray-Dunes, en mémoire des 40 Français et des 3 Britanniques disparus sur la Doris.



Le mystère de la Doris resurgit en juin 2003. Deux plongeurs néerlandais, alertés par les nombreuses plaintes des pêcheurs qui déchiraient leurs filets, découvrent les restes d'une épave de sous-marin au large des côtes hollandaises. Une pièce extérieure du kiosque, marquée du nom Doris, donne un premier indice. L'information est recueillie avec stupeur. Peut-être enfin une trace de ces hommes morts au combat.

À l'automne, le chasseur de mines Cassiopée, parti en mission de surveillance des fonds en mer du Nord, est chargé d'identifier cette épave et de confirmer s'il s'agit bien de la Doris. Le voile se lève après de longues années de silence. Dans des conditions météorologiques difficiles, après 26 plongées et 15 heures de travail à 30 mètres de profondeur, aucun doute ne subsiste : la Doris gît depuis 64 ans à plus de 30 nautiques des côtes hollandaises.

Grâce à l'analyse des archives de la Kriegsmarine, qui révèle la position notée dans le journal d'opérations du sous-marin allemand, une zone est déterminée. Quelques heures de chasse suffisent pour localiser l'épave à partir des échos du sonar. S'ensuivent deux semaines de travail minutieux pour les plongeurs partis explorer les profondeurs maritimes. Au fond, une épave, coupée en deux, ensablée aux 4/5 et rongée par la rouille. Fin novembre, la mer est agitée, les courants forts et la visibilité mauvaise. Les plongeurs n'abandonnent pas. Ils parviennent à identifier un canon de 75 mm, trois tubes lance-torpilles avant et le kiosque. Tous ces éléments confirment l'identification du sous-marin français, en comparaison des plans des sous-marins de l'époque. Le canon est même remonté en souvenir, sans endommager la coque, à la faveur d'une fenêtre météo plus clémente. Aujourd'hui conservé par l'escadille des sous-marins (ESNLE) à Brest, il sera exposé au futur musée des forces sous-marines.

Pour éviter pillage et détérioration, des procédures ont été engagées pour que l'épave, propriété française, soit désormais considérée comme un cimetière marin militaire.

Quand le silence se brise

Fin d'une longue attente pesante pour les familles des victimes. Au lendemain de la guerre, une seule information leur est communiquée : la Doris a "disparu corps et biens en mission de surveillance, dans une zone minée par l'ennemi, vraisemblablement détruite par un vaisseau allemand". Rapport unique des autorités. Aucun détail sur les circonstances, aucune preuve à l'appui, aucune cer-

titude sur la réelle disparition. Les services allemands brouillent même les pistes, mentionnant l'internement des sous-marins de la Doris pendant la guerre. Peur, doutes, espoirs, les sentiments des familles ont pu s'embrouiller et leur imagination s'emballer. On peut alors comprendre leur émotion et leur surprise lors de la réapparition de la Doris sur le devant de la scène.

À l'initiative de la Merine, un appel est lancé afin de prévenir les familles de la découverte de l'épave. Différents journaux, tels Le Figaro, Le Télégramme, Ouest-France, ou encore La Marseillaise, ont assuré un relais d'information. Grâce à ce remue-ménage médiatique, aujourd'hui, vingt-six familles françaises et une famille britannique ont pris contact avec la Merine. Enfants, petits-enfants, frères et sœurs, neveux et nièces, et même certaines épouses. Pour tous, l'épave ouvre une page du passé. Seuls face à leur incertitude, aucune nouvelle information ne leur était parvenue jusqu'à maintenant. Plus de 60 ans après la disparition de leurs proches, ils découvrent enfin ce qui s'est passé.

Dernière patrouille

Commandée par le capitaine de corvette Favreuil, la Doris appareille au printemps 1940 de Bizerte pour relier la mer du Nord. Elle appartient au groupe Jules Verne, formé des 13^e et 16^e divisions de sous-marins, envoyé en renfort aux côtés des Britanniques sous le commandement du vice-amiral Horton. Très vite, de nombreuses défaillances techniques apparaissent. La Doris fait alors escale à Brest. Le 25 avril, elle repart, après de sommaires réparations, en compagnie du sous-marin Orphée. Direction Harwich, en Angleterre, leur nouveau port d'attache, où les attend déjà la 16^e division. Au cours des premières sorties de surveillance, les avaries se multiplient, rendant le bâtiment plus lent et moins ▶

La Doris en chiffres

1930, date d'entrée en service actif

- 3 officiers**
- 37 membres d'équipage**
- 3 marins britanniques**
- 64 m de long**
- 6,20 m de large**
- 615 tonnes**
- 12 000 cv**
- 14 Nds**
- 2 moteurs diesel**
- 2 moteurs électriques**
- 2 hélices.**

La Doris est l'une des premières pertes françaises de la Deuxième Guerre mondiale.

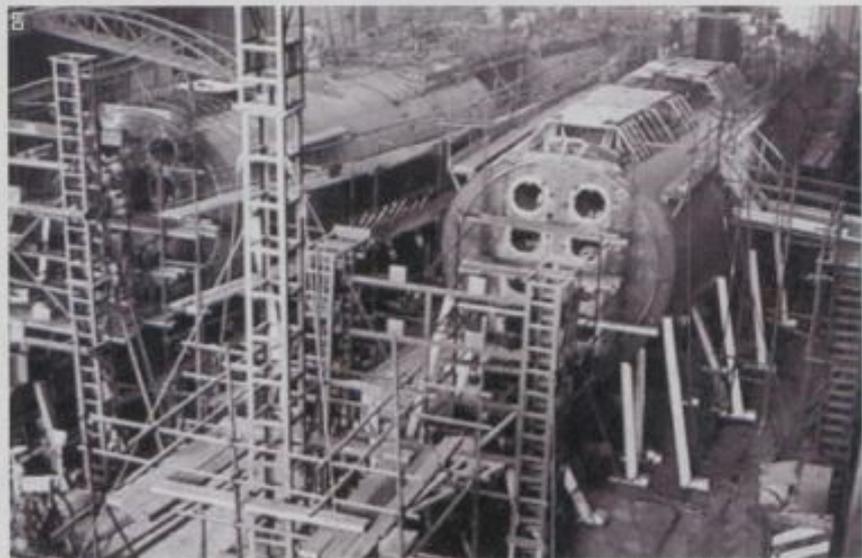


Service Historique de la Marine

66
A vaillamment pris part
aux opérations des sous-marins
alliés en mer du Nord.
La Doris citée à l'Ordre de l'Armée
de Mer, le 24 mai 1940.

manœuvrable. La première panne sérieuse concerne le compresseur de son diesel bâbord. Celle-ci se révèle irréparable, nécessitant des pièces spécifiques détenues à Toulon. Le 1^{er} mai, un compte rendu alarmant est livré à l'amirauté française sur l'état de la Doris. Son aptitude au combat est loin d'être maximale. Pierre Ménézo, agrégé d'histoire, ancien quartier-maître de l'Amazone, sous-marin qui patrouillait à proximité, livre un témoignage poignant : "On disait que la Doris était le "bateau-avaries" : souffiantes, bannes de plongée, périscope, diesels... tout était paresseux ou défaillant".

Mais le danger s'intensifie, des mouvements d'U-Boot allemands sont signalés dans les environs. Malgré les signaux alarmants sur plusieurs navires, la guerre continue. La Doris est alors désignée pour remplacer l'Orphée devenu inopérant. Elle doit donc impérativement pouvoir appareiller à tout moment. Le rapport du CV Belot, commandant le groupe Jules Verne, précise que "son moteur bâbord est alimenté par l'air d'insufflation du moteur tribord et, si nécessaire, par un compresseur auxiliaire, mais cette



La Doris est un bâtiment de 600 t prévu pour des opérations côtières de courte durée.

Le théâtre de la mer du Nord

Début avril 1940, les Allemands envahissent le Danemark et la Norvège. L'amiral Darlan, commandant des forces maritimes françaises, propose alors l'envoi de sous-marins aux côtés des Britanniques pour les seconder dans la surveillance en mer du Nord. Cette zone est doublement sensible. Les Allemands sont susceptibles de préparer un débarquement, et par là transite le fer suédois. Exporté par le port de Narvik, au nord-ouest de la Norvège, il est acheminé par bateaux vers l'Allemagne. La stratégie des alliés est alors de rompre cette route du fer pour affaiblir l'industrie d'armement allemande. ●



L'équipage de la *Doris* en juin 1938 à Nice. Plusieurs marins font partie des disparus.

disposition ne donne à ce moteur que la moitié de sa puissance". Tout est donc mis en œuvre pour faire naviguer le sous-marin. Bateau handicapé mais pas totalement paralysé, sa mission continue.

Le soleil ne se lèvera plus

À partir de là tout s'accélère. L'invasion des Pays-Bas est jugée imminente. L'ordre est donné par les états-majors de constituer un barrage au large des côtes et de faire appareiller toutes les unités "non retenues pour avarie majeure". Son commandant, sûrement conscient du danger, ne fait part d'aucune objection. Tous les membres de l'équipage sont fatigués physiquement et éprouvés moralement. Ils disposent de peu de repos, le navire nécessitant un entretien permanent, et perdent toute confiance face à leur sous-marin défaillant, mais ils ne contestent pas. Le 7 mai, la *Doris* quitte le port d'Harwich pour rejoindre son secteur de surveillance.

Nouvelle lune. La nuit est claire et l'horizon marqué par de nombreux bateaux de pêche. Pour recharger ses batteries, la *Doris* navigue en surface la nuit. Aux alentours de 23 h, l'U-Boot 9 allemand, commandé par le lieutenant de vaisseau Lüth, ayant appareillé le 6 mai d'Héligoland, aperçoit la lame d'étrave d'un sous-marin dans les feux des pêcheurs à une distance de 3 à 4 000 mètres. Dans cette zone se côtoient Allemands, Néerlandais, Polonais, Britanniques et Français. Teille et forme de kiosque particulières, il ne peut s'agir ▶

Le compte à rebours

21 h 27 : L'U-9 fait surface dans le secteur de la *Doris* (52°50'N-03°34' E).

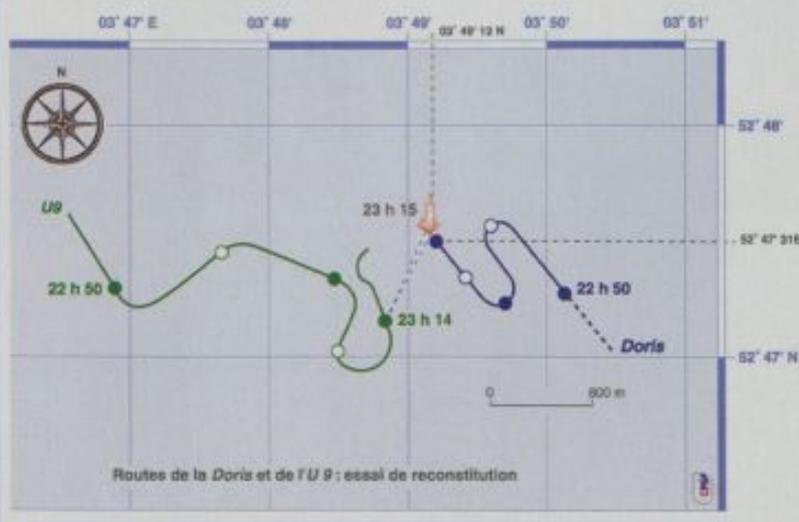
22 h 50 : La *Doris* fait route au 320 en sens inverse du U-9 qui, l'ayant aussitôt vu, se prépare à attaquer.

Demi-tour de la *Doris*, nouveau cap au 140, cette fois en route parallèle, et augmentation de la vitesse. La lame d'étrave est alors visible. L'U-9 modifie aussi sa route.

Nouveau changement, cap au N-W.

23 h 14 : L'U-9 se met en position favorable, torpille lancée, première explosion.

23 h 26 : Seconde détonation. ●





Le canon de 75 mm remonté sera exposé au futur musée des forces sous-marines.

LY Doreau, L'Espresso

“ Les camarades de la Doris, sans exception, étaient pris d'un cafard monstrueux : jamais je n'ai constaté une telle prémonition partagée par un groupe entier. ”
Pierre Ménézo, agrégé d'histoire, ancien quartier-maître de l'Amazone.

Un secteur à risques

Pour éviter un éventuel débarquement allemand, les sous-marins se rapprochent des côtes hollandaises. Plusieurs ennemis sont croisés et dans la confusion quelques erreurs commises. La *Sybille* réussit à éviter 3 torpilles lancées malencontreusement par l'*Antiope*. La *Calypso* et l'*Amazone* passent au travers de plusieurs lancements ennemis. Le *Casabianca* réchappe de grenadages. Seule la *Doris* sombre, touchée par deux torpilles. Cette situation d'alerte permanente dure jusqu'à la fin du mois de mai. Décision d'un changement stratégique de position. Le 4 juin, tous les sous-marins appareillent de Brest pour rejoindre la Méditerranée, en raison de l'imminente entrée en guerre de l'Italie. Au total, ils ont accompli 31 missions et lancé 4 attaques mais sans aucun succès. ●

L'épave est désormais un cimetière militaire marin.



Hommage aux disparus



Ton Van der Sluis

La journée annuelle nationale du sous-marin a lieu à Brest le 27 novembre. Instaurée depuis l'année dernière, sa vocation est de rendre hommage aux sous-mariniers disparus. Cette année, une cérémonie est organisée à l'intention des familles de l'équipage de la Doris. En présence du CEMM, l'amiral Jean-Louis Battet, les familles pourront commémorer ensemble, pour la première fois, le souvenir de leurs proches. Un premier hommage a déjà été rendu au nom de la Marine nationale le 16 juillet dernier, à bord du patrouilleur de service public (PSP) Pluvier, au-dessus

de l'épave. Le VAE Thierry d'Arbonneau commandant la Force océanique stratégique, l'aumônier des forces sous-marines et les deux plongeurs civils néerlandais, Hans Martin Van Leeuwen et Ton Van der Sluis, auteurs de la découverte de l'épave, étaient accompagnés de plusieurs invités britanniques, hollandais et français. Seul, le capitaine de vaisseau Jacques Favreul, fils du commandant du sous-marin, représentait les familles. Des gerbes ont été lancées à la mémoire des disparus, tandis que le sous-marin hollandais *Dolfijn* se tenait symboliquement à proximité. ●

► d'un allemand. Sûrement un bâtiment ennemi. Très vite l'U-Boot prend la décision de tirer. À 23 h 18, les hommes de quart de l'*Amazone*, autre sous-marin qui patrouille dans le secteur, "observent une immense boule de feu s'élevant à l'horizon et perçoivent trois fortes explosions". Ils le mentionnent dans leur carnet de bord. L'U-9, quant à lui, après exploration des lieux, ne relate

que "débris et tâches d'huile d'environ 500 m de diamètre".

Entre le 9 et le 11 mai, trois changements de position sont ordonnés à la *Doris* qui ne répond pas. Le 15, toujours pas de nouvelles. Elle est considérée comme détruite, probablement torpillée par un sous-marin allemand. Pas plus d'informations, puis silence pendant des années.

Mystère sur ce qui s'est passé à bord de la *Doris* cette fameuse nuit du 8 mai 1940. Avait-elle détecté la présence ennemie ? Pensait-elle croiser un allié ? Quelles étaient ses intentions ? De nombreuses questions qui ne connaîtront sans doute jamais de réponses. Le doute continuera à planer mais la mémoire restera de ces 43 marins "morts glorieusement pour la France". ●



Hans Van Leeuwen



Hans Van Leeuwen

C'est une partie du kiosque qui a mis les deux plongeurs sur la piste de la *Doris*.



Bavilliers se souvient du *Pluviôse* et de l'*Eurydice*

Des personnalités civiles et militaires se sont retrouvées au cimetière de Bavilliers pour l'hommage aux marins du *Pluviôse*. Chaque année, l'amicale des marins de Belfort appelle à se souvenir des 27 hommes de ce sous-marin englouti en 1910, au large de Calais. Depuis 1988, un hommage est également rendu aux 57 sous-mariniers de l'*Eurydice*, disparus en 1970 au

large de la Provence. Deux enfants du pays ont péri dans ces naufrages : Pierre Engel, officier en second du *Pluviôse*, natif de Bavilliers et François Furgeux, quartier-maître à bord de l'*Eurydice*, natif de Belfort. Après le dépôt de gerbes au monument du *Pluviôse*, les personnalités se sont recueillies au carré militaire, puis au monument aux morts.

MP (IR) Daniel André

Cols bleus
Le magazine de la Marine et de la mer



**Journée annuelle
du sous-marin**

Brest - 27 novembre 2004

N°2723 du 27 novembre 2004

M 01396-025-F 2,30 €



www.defense.gouv.fr/marine



triptique en l'honneur de ces hommes venus défendre, si loin de leur patrie, un idéal de liberté et de fraternité. Les vétérans présents, dignes, regardent sans le voir cet horizon lointain qui les entoure, et se souviennent, secrètement. Il faudra attendre le déjeuner pour qu'une soupe bouillante réchauffe les cœurs et relance les récits héroïques. Loin d'être un devoir, la mémoire nous réunit, nous unit.

C'est dans ce contexte que la province du Zeeland ouvre ses bras aux marins du *Pluvier*. L'accueil est chaleureux et les sourires francs. La langue ne reste pas longtemps un obstacle, tout le monde s'applique à l'anglais.

Nous sommes le 8 novembre, la ville s'est emmurée dans son manteau de brumes, il est temps pour nous de reprendre notre mission de police des pêches, avec une dernière pensée pour ces si chaleureux sourires. ● EV1 Olivier Godard

Du *Casabianca*

Les cérémonies du 61^e anniversaire de la libération de la Corse et de Bastia ont été l'occasion d'inaugurer un monument dédié à l'action du sous-marin *Casabianca*, du Commandant L'Herminier, de son équipage et des troupes du bataillon de choc, illustrant dès 1943 la complémentarité du couple sous-

marin/forces spéciales pour les opérations discrètes et efficaces. Tourné vers le large mais définitivement amarré près de la place Saint Nicolas, le kiosque du *Casabianca* des années 1930 raconte ainsi l'odyssée, les missions secrètes et les hauts faits d'armes des anciens patriotes. Grâce à la détermination du major Guy Limongi, ancien combattant chargé des relations avec la ville de Bastia, au savoir-faire de l'artiste George Solier et au soutien de la ville de Bastia, l'histoire maritime de la libération de l'île est maintenant retracée dans un lieu accessible à tous.

Dévoilé par le commandant de l'actuel sous-marin nucléaire d'attaque *Casabianca*, le CF Marc Véran, une délégation de son équipage, le député-maire de Bastia, M. Émile Zuccarelli, et le préfet de Haute-Corse, M. Videlaine, ce monument qui s'intègre parfaitement dans le paysage de la ville a immédiatement suscité la curiosité de nombreux jeunes Corses. En outre, spécialement venus pour l'événement, les élèves du lycée *Casabianca* ont rapidement noué des liens privilégiés avec l'équipage du sous-marin nucléaire, confirmé la grande admiration qu'ils avaient pour l'action des anciens marins et rêvé tout haut de faire comme eux. Les contacts sont pris... ●

Équipage rouge



Livré à la Défense *Le Vigilant* est admis au service actif

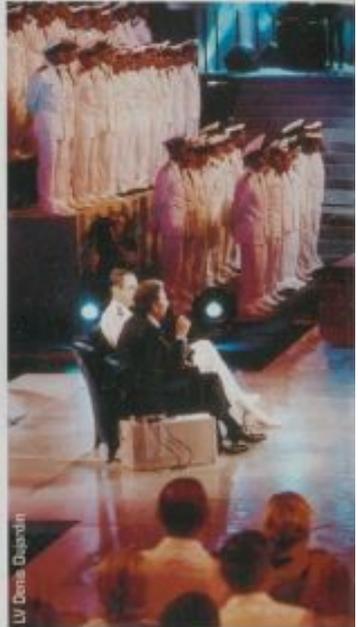
Le pôle Navires et Systèmes de DCN a livré le 19 novembre au service des programmes navals de la DGA le sous-marin nucléaire lanceur d'engins de nouvelle génération *Le Vigilant*. La Commission permanente des programmes et des essais (CPPE) de la Marine nationale avait, au préalable, émis un avis favorable soulignant le bon déroulement des essais à la mer et la qualité de la réalisation du sous-marin. *Le Vigilant* a été officiellement admis au service actif le 26 novembre. Il est destiné à remplacer le SNLE *L'Indomptable* qui sera retiré du service actif en 2005. Mis en œuvre au sein de la Fost, *Le Vigilant* contribuera à son tour à garantir la permanence de la dissuasion. Troisième unité du programme de quatre SNLE type *Le Triomphant*, *Le Vigilant* emporte 16 missiles MSBS de type M45 remplacés progressivement à partir de 2010 par des M51. Ses caractéristiques techniques en termes d'endurance, de discrétion acoustique et de vitesse assurent son invulnérabilité face à l'évolution des moyens de détection.

Télévision

Les sous-mariniers crèvent l'écran

Fin juin, sous un soleil de plomb, le bassin Missiessy n°2 de DCN, dans la base navale de Toulon, s'est transformé en plateau de télévision, le temps du tournage de l'émission de Michel Drucker. Une nuit dans les sous-marins, qui sera diffusée le jeudi 23 décembre, à 20 h 50, sur France 2.

Un studio de télévision aux dimensions XXL avec Michel Drucker perché en haut du kiosque pour le lancement de l'émission par la musique des équipages de la flotte.



Depuis plusieurs années, Michel Drucker nous a habitués aux émissions spéciales à grand spectacle. Après le Charles de Gaulle et la Patrouille de France, il poursuit avec les sous-marins : "Cela n'a pas été simple de convaincre les responsables de la chaîne de faire ce type d'émission. Ils n'étaient pas convaincus que l'on toucherait un large public. Pourtant, plus de six millions de spectateurs étaient présents pour les deux premières." Après la surface et l'air, place maintenant au monde du silence et de la haute technologie avec une plongée

dans l'univers des sous-mariniers. Michel Drucker est intarissable sur ce tournage : "Les premiers contacts avec le VAE Thierry d'Arbonneau ont été pris il y a plus d'un an. Nous voulions montrer pourquoi ces hommes avaient choisi ce métier particulier et les relations avec les familles quand ils étaient embarqués. Le problème était de pouvoir tourner des images dans des endroits aussi petits. L'équipe de réalisation a réussi de grandes choses et sur les 2 h 15 d'émission, il y aura 1 h 15 d'images. J'ai vraiment réalisé un rêve de gosse et je suis très fier de posséder mon

livret de plongée. La réussite de cette opération a tenu dans la collaboration entre DCN, le ministère de la Défense et naturellement la Marine nationale."

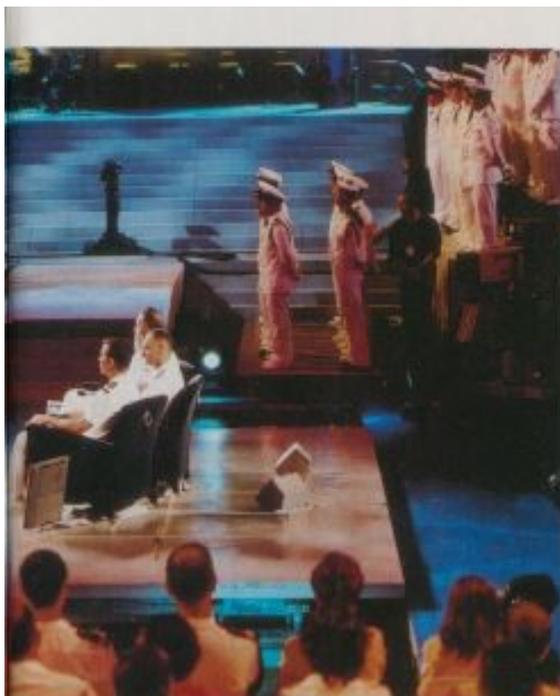
Stars mises à contribution

Pour rendre vivant ce magazine, les stars invitées se sont impliquées dans la réalisation de séquences embarquées, et elles ont rencontré les marins et leurs familles pour mieux comprendre. Mireille Darc, toulonnaise d'origine, "très émue de revenir sur ses terres", a plongé avec L'Inflexible, avant de s'intéresser à la

vie à terre des femmes de sous-mariniers et de ce lien qui permet de garder le contact avec leur mari : le family.

Isabelle Boulay, la chanteuse canadienne, a testé ses oreilles au Cira où le MP Christophe Gallet lui a présenté l'interprétation des bruits sous la mer pour reconnaître les types de bâtiments qui entourent les sous-marins.

Le général Jean-Loup Chrétien, spationaute, s'est rendu à l'île Longue pour évaluer les mesures de sécurité et d'évacuation en cas de voie d'eau ou de feu. "C'est comme dans l'espace,



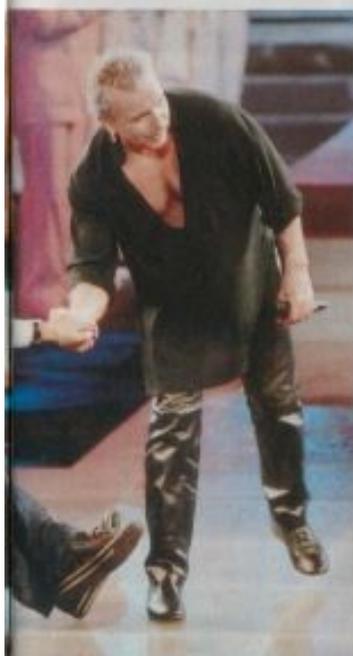
LV Denis Dujardin

Car les véritables vedettes de l'émission, ce sont ces hommes qui partent de nombreuses semaines sous les mers, quittant femme, enfants, amis. Leur seul lien reste le family : un message de 13 mots par semaine pour raconter le temps écoulé. Grand moment d'émotion sur le plateau quand les femmes et compagnes des sous-marinières ont été invitées au centre de la scène devant la foule les acclamant, debout. Pendant les missions, les épouses assurent deux rôles : ceux de père et de mère. Elles élèvent leurs enfants et doivent prendre seules certaines décisions. Comme il a été dit à maintes reprises lors de l'émission : "il n'y a pas de bons sous-marinières sans de bonnes épouses".

Technologies de pointe

Au fil des plateaux, tous les aspects de la vie embarquée (formation, entraînement, fonction à bord) et de la vie terrestre ont été évoqués par des représentants des équipages de SNLE, SNA, de l'ESNA et du corps médical. La haute technologie présente à bord des bâtiments n'a pas que des applications et des buts militaires. Des essais réalisés sur sous-marinières s'appliquent à la recherche et à l'imagerie médicale ou encore à des matériels de pointe, comme le TGV ou les avions. Pendant plus de deux heures, les hommes de l'ombre sont sortis de l'anonymat pour présenter une partie des plus méconnues de l'iceberg "Marine nationale". Mission réussie pour un magazine-spectacle Triomphant ! ●

LV Denis Dujardin



▲ Michel Drucker accueille le VAE Thierry d'Arbonne, Alfost lors de l'enregistrement, les commandants et les équipages de sous-marinières.

▲ Isabelle Boulay et son guide au Cirs, le MP Christophe Gallet.

◀ Rencontre de deux baroudeurs : Olivier de Kersauson et Bernard Lavilliers.

▶ Standing ovation pour les épouses et compagnes de sous-marinières.



LV Denis Dujardin

on doit faire face aux mêmes soucis." Un moment d'émotion a envahi le plateau lors de l'évocation des catastrophes sous-marines, en particulier celle du Koursk.

Olivier de Kersauson, bien que claustrophobe, a également plongé mais sur SNA. Il a souligné la solidarité, la confiance et l'esprit de groupe qui règnent à bord : "Il y a des similitudes entre l'équipage du sous-marin et celui de mon trimaran. Il faut avoir une confiance totale en la personne qui nous remplace à notre poste".

Karine Anska, la réalisatrice de 70 jours sous la mer, est intervenue

pour retracer l'histoire et le tournage de son reportage. Jean-Luc Van Den Heede, père d'un marin affecté sur le Charles de Gaulle, a évoqué son record du tour du monde à l'envers.

Comme sur le porte-avions, Franck Dubosc a présenté de façon humoristique la vie à bord.

Des hommes au service des hommes

Retour sur le plateau de tournage. Un sous-marin dans un bassin ou plutôt un Rubis dans son écrin de lumière dévoile tous ses atouts aux sous-marinières et à leurs familles,

Musique de la mer

Le programme musical de la soirée a aussi le goût de la mer et de l'aventure : la musique des équipages de la flotte de Toulon dirigée par le CMHC Gérard Besse ;

Tri Yann en duo avec Anggun ;
Patricia Kaas ;
David Hallyday ;
Bernard Lavilliers ;
Isabelle Boulay ;
Hugues Aufray. ●



LV Denis Dujardin

Sources:*Cols bleus*

Cols Bleus n° 2686	Cols Bleus n° 2708
Cols Bleus n° 2689	Cols Bleus n° 2709
Cols Bleus n° 2690	Cols Bleus n° 2710
Cols Bleus n° 2691	Cols Bleus n° 2711
Cols Bleus n° 2651	Cols Bleus n° 2712
Cols Bleus n° 2694	Cols Bleus n° 2713
Cols Bleus n° 2696	Cols Bleus n° 2714
Cols Bleus n° 2698	Cols Bleus n° 2715
Cols Bleus n° 2699	Cols Bleus n° 2717
Cols Bleus n° 2700	Cols Bleus n° 2718
Cols Bleus n° 2701	Cols Bleus n° 2719
Cols Bleus n° 2703	Cols Bleus n° 2722
Cols Bleus n° 2704	Cols Bleus n° 2723
Cols Bleus n° 2705	Cols Bleus n° 2724
Cols Bleus n° 2707	Cols Bleus n° 2726

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/>