

# ASSOCIATION GÉNÉRALE DES AMICALES DE SOUS-MARINIERS

## PLONGÉE

Hors-série 70 - 2005



# 70 ème anniversaire année 2005

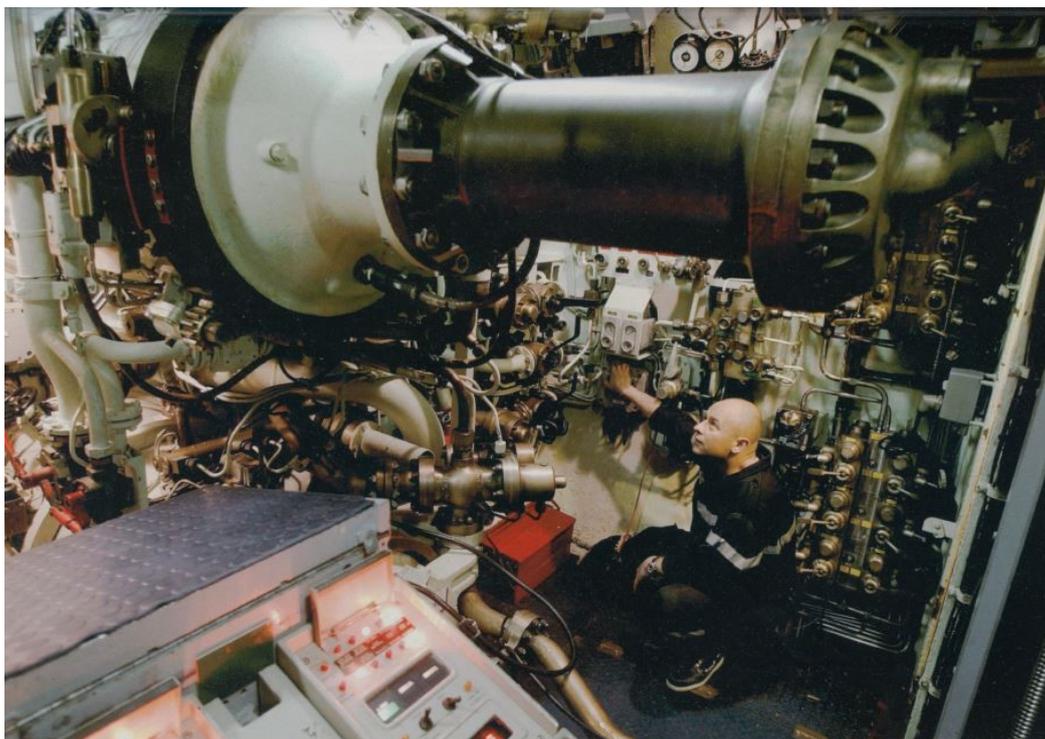
*Fin janvier 2021, pour marquer les 70 ans de notre association, nous vous avons présenté un numéro hors-série sur l'année 1951, année de naissance de l'AGASM.*

*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.*



*Tir d'une torpille d'exercice à bord du SNA Saphir.*

Document sous copyright AGASM 2022

2005

Cols Bleus n° 2728 15 janvier 2005

# Marines étrangères **Chili**

**L**e deuxième sous-marin du type Scorpène destiné à la Marine chilienne, le *Carrera*, a été lancé le 24 novembre 2004, en Espagne, aux chantiers Izar de Carthagène ; le premier bâtiment de la série, le *O'Higgins*, construit par DCN Cherbourg et actuellement en essais à la mer depuis Lorient, l'avait été le 23 octobre 2003. Ils seront livrés respectivement en 2005 et 2006. Deux autres

Scorpène vont être prochainement construits pour la Malaisie suivant la même répartition : l'un sera réalisé en France par DCN Cherbourg et l'autre par Izar à Carthagène. La construction de six autres sous-marins du même type est en cours de négociation avec la Marine indienne depuis plusieurs années.

CV (R) Bernard Prézelin - Flottes de Combat

## SOUS-MARINS

### OFFICIERS DE MARINE

LE CAPITAINE DE VAISSEAU  
SCIARD.

LES CAPITAINES DE FRÉGATE  
INSCRITS AU TABLEAU D'AVANCEMENT  
BEAUSSANT ; MAGARIAN.

LES CAPITAINES DE FRÉGATE  
DUMOULIN ; GOISLARD  
DE MONSABERT ; MALOINGNE.

LES CAPITAINES DE CORVETTE  
INSCRITS AU TABLEAU D'AVANCEMENT  
ALZUYETA ; FAYARD.

Cols Bleus n° 2731 05 février 2005



### Le sous-marin *Bielik*, cherbourgeois le temps d'une escale

Le port militaire de Cherbourg a accueilli en escale de routine le sous-marin *Bielik*. Il s'agissait de la première visite d'un sous-marin polonais en France depuis 1945. Les relations privilégiées de la Pologne avec la Normandie ne datent pas d'hier. Durant la période 1929-1936, les Chantiers et Ateliers Auguste Normand du Havre et les Chantiers Navals Français à Caen avaient construit successivement trois sous-marins et deux contre-torpilleurs pour la Pologne. Une sorte de retour aux sources donc pour le *Bielik*, bâtiment de la classe Kobben, armé par un équipage de 26 marins. Arrivé le 19 janvier en provenance de Gdynia, le sous-marin a repris sa route vers la Méditerranée le 21 au matin.

EV Anne Pitois

*Cols bleus*

Forces sous-marines

# Rentre ton périscope !



Un instant furtif pour une prise de renseignements importante.

Photos : Marine nationale

**5 secondes, 10 secondes, 15 secondes, 20 secondes... Trop long ! Rentre ton périscope ! Une nouvelle fois, l'officier entraînement fustige le stagiaire qui risque d'être contre-détecté par la frégate aux aguets, lors du cours de commandement à bord du Casabianca.**

12 décembre. Golfe du Lion. Nous sommes à bord du *Casabianca* à l'immersion périscopique. Les exercices de lutte anti-navire s'enchaînent les uns après les autres pour permettre à chacun des six officiers d'apprivoiser son futur rôle de commandant de sous-marin. En face, le *Montcalm*, l'*EV Jaoubet* et le *Cat Bouan* ainsi que des avions de patrouille maritime protègent la *Taape* qui joue le rôle de pièce maîtresse du dispositif.

La météo est clémente et la bathythermie favorable à la dissimulation du sous-marin. La dextérité du stagiaire en charge de l'exercice lui permet de pénétrer l'écran des escorteurs et de contrôler discrètement l'approche de la force dans l'oculaire du périscope. Et de s'écrier quelques instants après : "Lancez sur le gros"...

### Passage obligé

Une F17.2 d'exercice quitte alors le tube lance-torpilles pour être filoguidée vers l'unité pré-

cieuse. 11 minutes plus tard et après trois passages sous le but, l'arme s'arrête. Il ne reste plus qu'à la repêcher et à recommencer un nouveau Casex avec un autre stagiaire.

Ainsi en est-il dans la plupart des forces sous-marines. Le cours de commandement est un parcours obligé des sous-marinières. Il offre chaque année une occasion inégalée de contrôler l'aptitude des officiers à conduire en toute sécurité un SNA et à intégrer tous les éléments nécessaires à la réussite d'une manœuvre tactique. Le rôle central du commandant, plus particulièrement lorsqu'il dirige le CO à partir du périscope d'attaque, nécessite un apprentissage rigoureux et une combativité sans faille.

Quatre semaines de cours de commandement sont nécessaires pour faire la synthèse de plusieurs années d'expérience de l'embarquement sur SNA ou SNLE.

Les 15 premiers jours du *Courco* se déroulent à terre, sur simulateur tactique ou en salle de

conférence. Ils permettent d'analyser certains accidents passés, de profiter du savoir-faire opérationnel des autres et de mesurer la place du sous-marin dans les missions dévolues aux forces armées. La participation des SNA à la dissuasion est réaffirmée ainsi que son rôle au côté des forces de surface ou dans les opérations spéciales à proximité d'une côte hostile.

### En souvenir du commandant L'Herminier

Après la théorie, il est nécessaire de passer à la pratique. C'est ainsi que se sont retrouvés à la mer le *Rubis* et le *Casabianca* pour, une semaine durant, laisser les stagiaires expérimenter les tactiques les plus audacieuses de combat sous-marin.

La bataille contre le *Montcalm* ou le *Jaoubet* procède aussi du même principe : le stagiaire doit être confronté à la réalité du terrain, c'est-à-dire aussi bien aux variations des conditions d'environnement qu'aux décisions hardies de l'*Diasm* à sa recherche.

Sous la menace d'un *ATL 2* et de vedettes de la gendarmerie maritime, les stagiaires ont appris à s'approcher d'un objectif terrestre pour en recueillir le plus discrètement possible des renseignements. Au fond de la baie d'Ajaccio, les badauds autour de la citadelle n'ont pu se douter qu'ils constituaient un objectif à photographier pour le *Courco*. Seul un Avunnav aurait pu les mettre en garde de la présence du digne descendant du *Casabianca* qui, en novembre 1943, avait débarqué dans ce port une centaine de commandos à la barbe des occupants.

"Sous menace : Trop long ! Rentre ton périscope !", devait se dire le commandant L'Herminier. ●

La citadelle d'Ajaccio vue du fond de Méditerranée.



Citadelle Ajaccio 09/12/2004  
COURCO: CSB Stagiaire A

**Cols Bleus n° 2732** 12 février 2005

### **Le Triomphant : tir d'exercice réussi**

Un missile M45 d'exercice a été tiré en Atlantique depuis le SNLE *Le Triomphant*, en plongée au large de Penmarc'h, dans la nuit du 1<sup>er</sup> au 2 février. Le missile a été suivi tout au long de sa phase de vol par les moyens du centre d'essais des Landes de la DGA et du bâtiment d'essais et de mesures *Monge* (photo). Ce tir confirme les performances du SNLE et de son équipage à mettre en œuvre le système d'armes M45, et a permis de tester les innovations technologiques liées au développement du M51 qui succèdera progressivement au M45 à partir de 2010.

**Cols Bleus n° 2733** 19 février 2005

### **5 SNA à la mer**

La mise en œuvre, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004, d'un contrat de MCO forfaitaire pour l'entretien intermédiaire des SNA, avec objectifs de résultats, porte ses fruits : jeudi 3 février, 5 SNA sur 6 ont été simultanément à la mer. Ce contrat, basé sur une rémunération de DCN en fonction de la disponibilité constatée, a eu pour conséquence une meilleure réactivité de l'industriel associée à une diminution effective des coûts. Ainsi, deux ans après le changement de statut, l'amélioration attendue de la disponibilité des SNA est au rendez vous. Cela n'a pu se faire sans une réflexion approfondie sur l'organisation mise en place et le rôle des différents acteurs : équipages, autorité organique, service de soutien de la flotte et DCN.

**Cols Bleus n° 2733** 19 février 2005



# 8

Quelles nouvelles unités la Marine a-t-elle reçues en 2004 ? Qu'en sera-t-il en 2005 en termes deancements, d'admissions au service actif ?

L'année 2004 a été caractérisée par la variété des unités qui ont bénéficié d'un jalon important dans le déroulement de leur programme, voire qui sont entrées en service dans la Marine.

Le premier semestre a été marqué par la composante aéronavale, avec l'arrivée dans la Marine du troisième avion de guet aérien embarqué, le *Hawkeye*, puis la mise en service opérationnel du *Rafale* au standard F1 le 25 juin. Cette mise en service s'est faite après une courte mais intense période d'activité opérationnelle au-dessus de l'Afghanistan, à laquelle le groupe aérien embarqué sur le *Charles de Gaulle* a participé au printemps dernier, et où les *Rafale* ont été engagés. Le programme *Super Étendard* modernisé standard 5 poursuivra son cours en 2005, année qui sera notamment marquée par des essais. Une première capacité opérationnelle est attendue fin 2006.

Sur le plan des moyens de la For, l'admission au service actif du SNLE *Le Vigilant*, le 26 novembre dernier, permet à la dissuasion de s'appuyer sur un troisième sous-marin de nouvelle génération. C'est également une opération industrielle remarquable, puisqu'il s'agit de la première grande construction neuve réalisée par DCN et achevée depuis le changement de statut de l'industriel.

De nombreux événements significatifs ont souligné l'avancement des travaux des programmes des bâtiments de surface : le BPC *Mistral* a été mis à flot le 6 octobre 2004 ; le *Dupuy de Lôme* a été mis à flot et sera admis au service actif au deuxième semestre 2005 ; la première frégate *Horizon* sera mise à flot en mars 2005 et connaîtra ses premiers essais à la mer en 2006 ; la livraison des Vedettes côtières de surveillance maritime (VCSM) s'est poursuivie à un rythme élevé, permettant ainsi de consolider les moyens de sauvegarde maritime en métropole et outre-mer : sur un programme de 24 VCSM et après l'admission au service actif des quatre premières en 2003, cinq ont été admises au service actif au cours de l'année 2004, et huit autres devraient être livrées au cours de l'année 2005. Le programme des frégates multimitations *Fremm* a fait l'objet d'une déclaration et d'un engagement communs aux deux ministres de la Défense français et italien, lors du salon Euroneval au Bour-



Troisième SNLE de nouvelle génération, *Le Vigilant* est entré au service actif le 26 novembre dernier.

## Renouvellement des équipements

get le 25 octobre, traduisant la détermination des deux nations à collaborer pour la réalisation de ce programme ambitieux de frégates qui seront équipées du missile de croisière naval (MOCN). Début 2005, le lancement d'une commande globale de huit bâtiments a également été décidé.

Enfin, le porte-avions n° 2 a franchi une étape majeure avec la décision prise par le président de la République de l'équiper d'une propulsion classique, choix de nature à favoriser au mieux les coopérations possibles avec les Britanniques qui conduisent un projet similaire dans un laps de temps compatible avec le nôtre.

L'année 2005 devrait voir en outre l'admission au service actif en décembre du BPC *Mistral* à l'issue

de sa période de vérification des capacités militaires (VCM), la mise à flot du BPC *Tonnere* (été 2005), la fin du programme de modernisation des chasseurs de mines tripartites (13<sup>e</sup> et dernier bateau livré à l'été), l'admission au service actif du *Pourquoi Pas ?*, le lancement de la réalisation des programmes *Barracuda* et *Fremm*. Les moyens spécifiques dédiés à la sauvegarde maritime ont été renforcés. Outre la livraison des VCSM, l'année 2004 a été marquée par l'arrivée de *Argonaute* et, dès la fin février 2005, celle de *Abeille Bourbon* à Brest, puis de *Abeille Liberté* à Cherbourg en juillet permettront de consolider les outils mis à la disposition des préfets maritimes dans le cadre de leurs responsabilités relatives à l'action de l'État en mer. ●

Forces navales



Formation

Les officiers élèves en salle de conférence lors d'un cours magistral à bord de la *Jeanne d'Arc*.

Photo : Marine nationale



Une *Alouette III* se présente pour l'hélicoptère des midships sur le *Rubis*.

# Une campagne sous le signe de l'international

Comme aucune campagne du GEADM ne se ressemble, celle-ci, malgré l'aménagement du programme nécessité par la participation de la *Jeanne d'Arc* et du *Georges Leygues* à l'opération Bérnyx, revêt un caractère particulièrement international.

Cette campagne est l'occasion d'achever et de parfaire la formation des élèves de l'École navale. Les bordaches se voient projetés dans les conditions réelles de navigation sur un bâtiment de combat, et choisissent, à l'issue de la première moitié de la campagne, leur spécialité. D'autres futurs officiers de la Marine sont aussi du voyage : c'est le cas des élèves médecins, des élèves commissaires et des élèves de l'École d'administration des Affaires maritimes : de quoi créer une précieuse hétérogénéité au sein des postes, melting pot auquel participent également les officiers élèves étrangers.

### Un emploi du temps chargé

La richesse des exercices et des événements qui ont jalonné le début de la campagne se révèle d'ores et déjà unique. Le ballet incessant des hélicoptères est là pour rappeler que des élèves passent régulièrement sur le *Georges Leygues* ou d'autres bâtiments : au milieu des cours magistraux et des séances d'exercice, plusieurs élèves

chanceux ont embarqué quelques jours à bord du *Rubis* et de la *Somme*, grâce à des transferts par hélicoptère.

Les quelques centaines de milles passés aux côtés du *Rubis*, les exercices de traque sous-marine, les Rem pratiqués bord à bord avec la *Somme*, et les entraînements au tir effectués en commun avec le *Germinal* et, surtout, le mois entier consacré à l'intervention humanitaire en Indonésie sont autant d'expériences pour le jeune officier de Marine.

### Une "multinationale" de la Marine

Cette campagne se distingue véritablement par le caractère international de ses acteurs : 25 OE étrangers de 18 nationalités, dont certaines sont représentées pour la première fois. C'est le cas de cet Américain qui rejoint le groupe à Tunis, et qui restera jusqu'à la fin de la campagne. Un Péruvien et trois Algériens ont également embarqué le temps d'un transit.

À 24 ans, notre camarade Égyptien a déjà embarqué sur de nombreuses unités de son pays. Pour lui, la formation aura duré quatre années, et ce n'est qu'au terme de plusieurs examens qu'il a pris place à bord de la *Jeanne d'Arc*.

Même si, modeste, notre ami Hollandais trouve encore bien subtile la langue française, il s'est tout de même acquitté des cours et des quizz qui ont marqué ce début de campagne. Outre la théorie, il a observé en pratique et aux avant-postes notre ravitaillement par le *Somme* : transféré en Zodiac sur ce bâtiment, il nous est ensuite revenu par les airs, hélicoptérié. ●

## Un poste 8 hétéroclite



Les EV2 Bastard, Montanie et Prignac sont élèves de l'École navale.

L'EV2 Archambault vient de la filière interne. L'EV1 Pancrazi est issu de la filière Efena. Le médecin-lieutenant Entine, étudiant en huitième année, vient de l'ESSA de Lyon, et le CR3 Villain sort de l'École du commissariat de Toulon. L'EV2 Smeets (Pays-Bas) et l'EV1 Fathi (Égypte) repoussent les frontières du poste. ●

## Répartition par nationalité

Maroc, Belgique, Allemagne, Koweït, Cameroun, Togo (deux) ; Afrique du Sud, Guinée, Nigeria, Sénégal, Tunisie, Espagne, Grande-Bretagne, Pays-Bas, Égypte, USA, Inde, Malaisie, Indonésie (un). ●

## Cols Bleus n° 2736 12 mars 2005

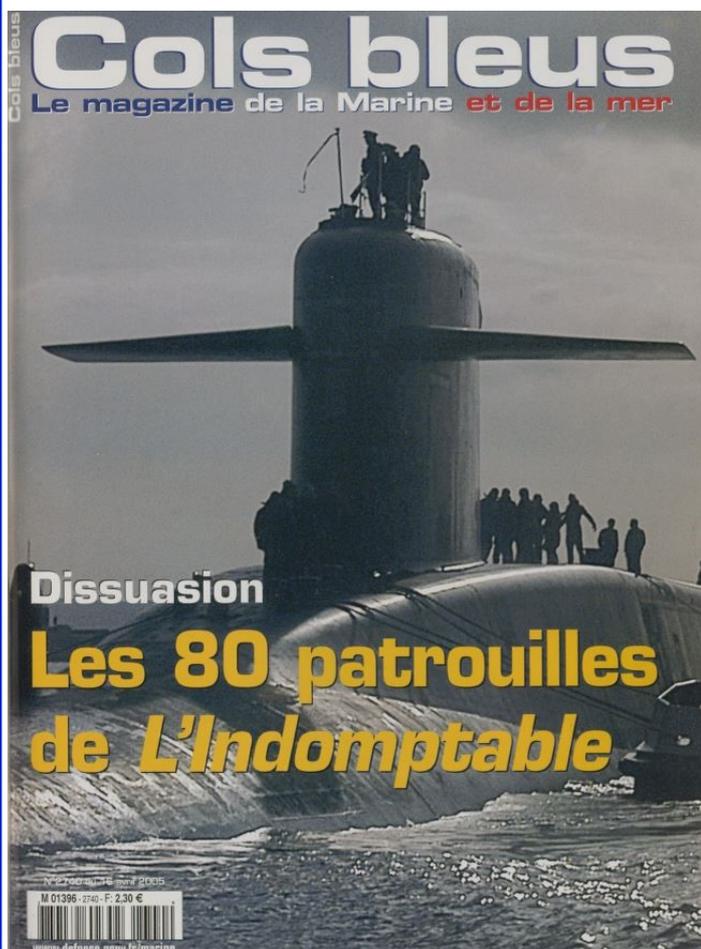
### De l'Émeraude

Le passage de l'Émeraude à Djibouti a été pour son équipage l'occasion de (re)découvrir l'une des escales les plus connues de la Marine française.

Les excursions à Moucha et au lac Assal ont révélé aux plus chanceux quelques facettes d'un pays où l'hospitalité le dispute à la beauté. Beauté minérale de ses paysages, fière élégance de ses nomades. Du café thyop aux "caisses", en passant par le "wat" éthiopien, l'équipage de l'Émeraude aura goûté aux plus fameuses spécialités locales. Une délégation de marins a aussi rencontré les légionnaires de la 13<sup>e</sup> DBLE, unité hôte du sous-marin, lors d'un déjeuner chaleureux au quartier Montclar.

Cette escale a surtout inauguré le soutien d'un SNA français par le bâtiment britannique RFA *Diligence*, qui lui a fourni son électricité pendant l'escale et l'a reconduit en haute mer. Étant arrivé à Djibouti avec M. Selz, ambassadeur de France, le SNA *Émeraude* appareillait avec le GCA Wirth, inspecteur des forces en opérations et de la défense du territoire, pour participer brièvement à l'exercice amphibie Tadjoure 2005, avant de rejoindre les profondeurs de l'océan Indien où il patrouille encore. ●

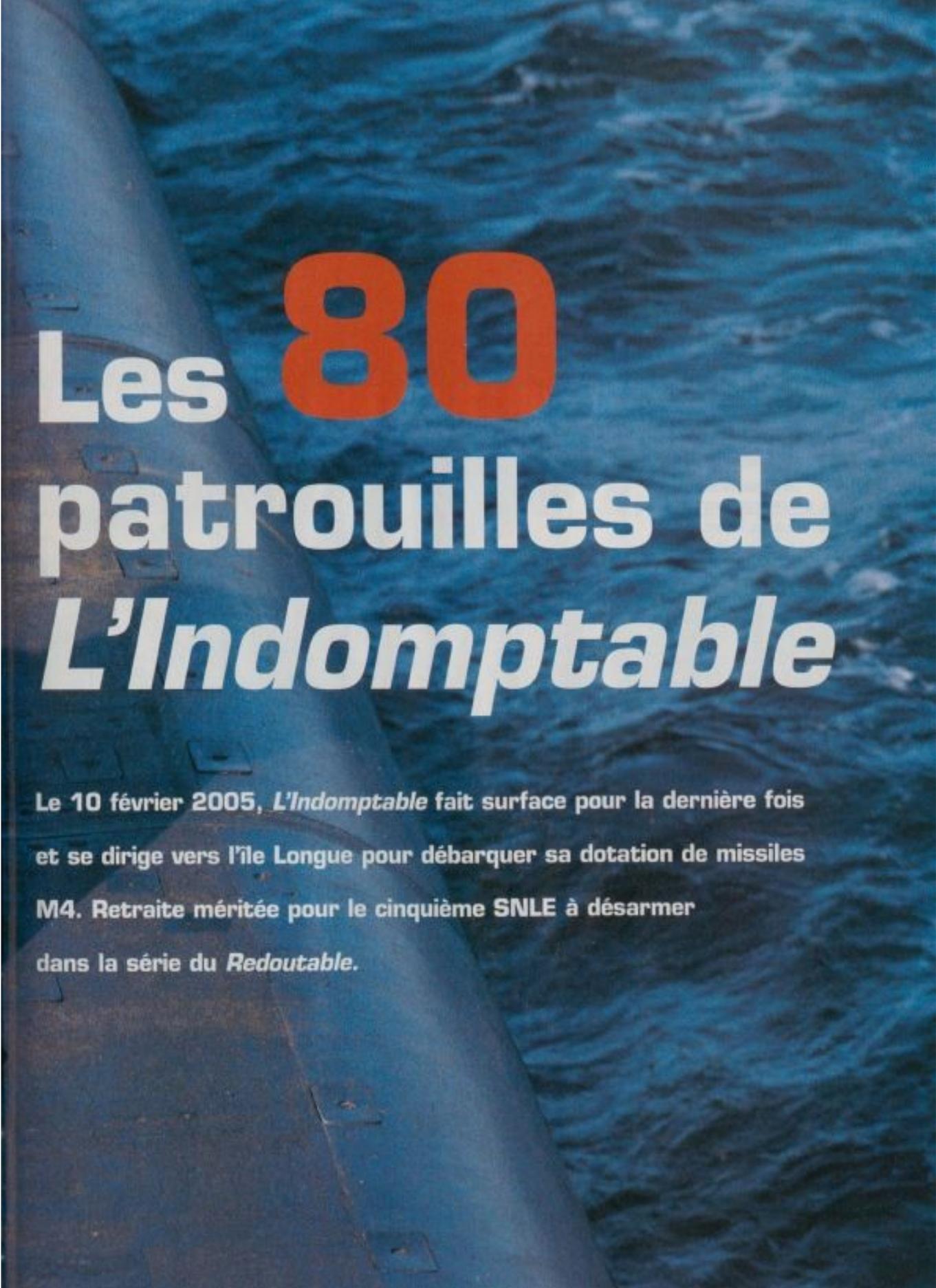
## Cols Bleus n° n° 2740 16 avril 2005



### Adieu L'Indomptable

À Cherbourg, forme du Homet, le 11 avril à 14 h 30, pour la dernière fois, les couleurs ont été rentrées sur *L'Indomptable*, à la faveur d'une cérémonie présidée par le CV Jean-Louis Lozier, dernier commandant du SNLE. On notait la présence du CA Édouard Guillaud, préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord, de nombreuses autorités civiles et militaires et des anciens de *L'Indomptable*. Le commandant a rendu hommage à l'équipage rassemblé sur le quai pour saluer une dernière fois le sous-marin.





# Les **80** patrouilles de *L'Indomptable*

Le 10 février 2005, *L'Indomptable* fait surface pour la dernière fois et se dirige vers l'île Longue pour débarquer sa dotation de missiles M4. Retraite méritée pour le cinquième SNLE à désarmer dans la série du *Redoutable*.

**S**eptembre 1974 : lancement à Cherbourg du SNLE L'Indomptable, quatrième SNLE de la classe Le Redoutable et premier SNLE français à être doté du missile M20, équipé d'une tête thermonucléaire. Les sceptiques qui ironisaient encore quelques années plus tôt sur la "bombinette française" ne peuvent désormais plus ignorer la dimension stratégique que la Marine nationale a désormais reconquise grâce à la Foxt et qui confère à la France "un système de défense qui ne soit dirigé contre personne, mais mondial et tous azimuts, qui ait la puissance maximum permise par ses ressources nationales, et qui, manié avec autant de sang-froid que de détermination, devrait par la dissuasion, lui permettre d'échapper à certaines grandes guerres et, si elle n'y échappe pas, d'y participer aux meilleures conditions ; enfin au cours des crises qui peuvent dans l'avenir ébranler le monde, il mettrait la France en mesure de déterminer librement son destin", comme le souligne le général d'armée Ailleret, dans la Revue de la Défense Nationale en décembre 1967.

En trente et un ans, quatre-vingts patrouilles opérationnelles ont été effectuées, record absolu des forces sous-marines françaises. Cela signifie qu'une patrouille sur cinq de la Foxt a été faite par L'Indomptable, depuis la première patrouille du Redoutable en 1972 jusqu'à ce début d'année 2005. Cela représente aussi 125 000 heures de plongée, soit 14 années et 3 mois, autre record absolu. Durant toute cette période, pas d'opérations exotiques à signaler ou d'escales pittoresques à raconter, mais une seule mission nécessitant détermination, excellence, endurance, abnégation.

#### Marins des fonds des mers

Pour les équipages de SNLE, la dissuasion n'est pas un concept dont on peut discuter confortablement dans un cénacle universitaire, mais une réalité vécue pendant près de 70 jours, qui s'impose particulièrement lors des rappels au poste de combat pour un lancement fictif. Dans ces moments, chaque marin sait que quelques gestes supplémentaires suffiraient, si l'ordre était donné, à transformer le "fictif" en "opérationnel". Mais chacun sait également, paradoxe de la dissuasion nucléaire, que sa détermination à les réaliser si nécessaire est garante que cet ordre ne sera pas envoyé. Par-delà cette caractéristique exceptionnelle, la réalité d'une patrouille c'est d'abord, pour la majeure partie de l'équipage, l'enchaînement des quarts, au cours desquels la vigilance reste la vertu première, malgré l'inévitable routine qui s'installe au cours de ces longues journées en plongée. Mais c'est aussi l'attente, la coupure de son environnement familial et amical que ne compense que partiellement la réception hebdomadaire des famigrammes, la joie ressentie



Un officier marinier de L'Indomptable à son poste de quart.



Pour l'équipage du SNLE, la dissuasion est une réalité vécue pendant près de 70 jours.



La vigilance reste la vertu première.

## Cols Bleus n° 2740 16 avril 2005



Pendant 70 jours les marins sont coupés du monde.

à l'approche du retour, parfois teintée d'angoisse à l'idée qu'une mauvaise nouvelle non annoncée en patrouille pourrait venir la ternir. Et pour tenir dans ces conditions, solidarité et esprit d'équipe sont des vertus collectives indispensables : les équipages de L'Indomptable n'ont jamais failli à ces exigences au cours de leurs quatre-vingts patrouilles.

### Longue vie

La longévité remarquable de L'Indomptable doit naturellement beaucoup au génie de ses concepteurs et à la qualité de sa réalisation. Bénéficiant de l'expérience acquise lors de la construction de ses trois prédécesseurs, sa gestation s'est déroulée dans de bonnes conditions, comme le souligne son premier commandant, le CF Berger : *« Les opérations d'armement, d'essais, de qualification se sont déroulées dans d'excellentes conditions. On peut souligner que l'objectif fixé dès la mise en chantier de L'Indomptable en 1971 a été strictement respecté quant à la date de sa première patrouille. L'étroite et excellente collaboration entre l'arsenal de Cherbourg et le bord, le soin apporté à la finition du bâtiment ont contribué, ►*

### Dates clés

**1<sup>er</sup> décembre 1970**, mise sur cale ;  
**17 septembre 1974**, lancement ;  
**23 décembre 1976**, admission au service actif.

### En quelques chiffres

**16 patrouilles** réalisées de fin décembre 1976 à fin décembre 1980 ;  
**19 patrouilles** réalisées d'avril 1982 à décembre 1986 ;  
**23 patrouilles** réalisées de juin 1989 à juin 1995 ;  
**22 patrouilles** réalisées de janvier 1997 à février 2005 ;  
 Soit au total **80 patrouilles** réalisées en **31 années** de service ;  
**125 000 heures** de plongée ;  
**31 commandants**. ●



Débriefing dans la cafétéria après un exercice sécurité.

## Passage remarqué



*"Solidarité et esprit d'équipe sont des vertus collectives indispensables."*

**L'**embarquement à bord d'un SNLE est un privilège rare pour qui n'est pas sous-marinier. L'amiral commandant la Fost, embarquant systématiquement en début de patrouille pour vérifier l'aptitude du SNLE à sa mission, convie généralement deux ou trois hôtes de marque à l'accompagner pour se rendre compte en mer de la réalité

de la dissuasion. D'autres visites sont également effectuées lorsque le SNLE est à l'île Longue. Toutes ces personnalités sont invitées à témoigner de leur passage à bord en laissant quelques mots dans le livre d'or. C'est ainsi que celui de *L'Indomptable* a recueilli de nombreuses signatures célèbres : celles d'hommes politiques, au plus haut niveau de l'État, tels que M. Monory, président du Sénat en 1994 et M. Jean-Louis Debré, président de l'Assemblée nationale en 2003, des ministres comme MM. Joxe, Millon, Glavany, Massonot, et des conseillers à l'Élysée, Matignon ou l'Hôtel de Brienne. On y trouve également celles de scientifiques (Georges Charpak, prix Nobel de physique), de journalistes (Serge July), sans oublier celles des amiraux de la Fost, notamment les amiraux Louzeau et Coatanéa, premiers commandants des deux premiers SNLE. De hautes personnalités étrangères ont également honoré le bâtiment de leur visite, parmi lesquelles M. John Lehman, secrétaire d'État à la Navy de Ronald Reagan, M. Didier Ratsiraka, président de la République de Madagascar, M. Rifkind, ministre de la Défense de John Major, son Altesse Royale Laurent de Belgique et, signe des temps, le maréchal Sergueïv, ministre de la Défense russe en 1998. À la lecture de tous ces témoignages d'hommes et de femmes venus passer un ou deux jours à la mer en début de patrouille, on constate que deux mots reviennent régulièrement concernant les équipages de *L'Indomptable* : engagement et solidarité. ●



Poste de manœuvre en rade de Brest au retour de patrouille.



Le 10 février dernier, L'Indomptable a fait surface pour la dernière fois.



Le VAE Laurent Merer, Ceclant et le VA Pierre-François Forissier, Alfoist, saluent le dernier appareillage de Brest du SNLE L'Indomptable.

d'une heureuse manière, au déroulement harmonieux de cet armement". Cette longévité est aussi à mettre au crédit de tous ceux qui ont assuré son entretien à l'île Longue pendant les 1E avant patrouilles ou à Brest au bassin 10, pendant ses deux périodes de maintenance majeure et sa refonte, et notamment des deux principaux maîtres d'œuvre, le DCAN devenue DCN et l'Aérospatiale devenue EADS.

Il ne saurait enfin être question d'évoquer ces quatre-vingts patrouilles sans parler du soutien constant des forces aéronavales classiques. Sans moyens de maîtrise du milieu aéromarinisme per-

formants assurant la sûreté dans les atterrages bretons ou procurant du renseignement dans les espaces de déploiement, point de force de dissuasion océanique crédible. L'Indomptable sait ce qu'il doit aux escorteurs et frégates ASM, aux sous-marins classiques lorientais et aux SNA toulonnais, aux dragueurs et chasseurs de mines brestois, aux bâtiments hydrographiques et océanographiques effectuant des levés dans toutes les mers, aux avions de patrouille maritime lorientais et nilmois, ainsi qu'aux Super-Frelons, Lynx et Alouette de Lanvéoc. Une mention spéciale mérite d'être décernée aux avisos A69 et à leurs équi-

pages, qui ont constitué la majorité des escortes d'accompagnement (Esac) au cours de l'ensemble des sorties de L'Indomptable, ce vétéran de la dissuasion leur rend un hommage appuyé, salue leur endurance à la mer dans les conditions souvent difficiles du golfe de Gascogne.

#### Place aux nouvelles générations

En ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, le long chapitre écrit par L'Indomptable va se refermer. Mais d'autres s'ouvrent déjà. La mission a été rappelée par le chef de l'État en des termes soulignant la continuité avec ce qui avait été défini dans les années 1960, et rappelant que la dissuasion n'est pas fille de la guerre froide et de l'ordre bipolaire, mais bien facteur de stabilité dans un monde où le nombre de puissances dotées d'armes nucléaires et de destruction massive ne cesse d'augmenter. Le président de la République le 8 juin 2001 précisait : "Imposant la retenue, incitant à la raison, la menace nucléaire crédible commande la paix. [...] Notre dissuasion garantit, en premier lieu, que la survie de la France ne sera jamais mise en cause par une puissance militaire majeure animée d'intentions hostiles [...]. La dissuasion doit également nous permettre de faire face aux menaces que pourraient faire peser sur nos intérêts vitaux des puissances régionales dotées d'armes de destruction massive". La mission demeure donc mais les moyens de la Fost s'adaptent avec la prise en compte de l'ensemble des menaces futures. Le Vigilant prend la place de L'Indomptable dans le cycle de patrouille. À Cherbourg, les travaux de construction du Téméraire se poursuivent. Le contrat de production du M51 a été signé en décembre 2004. Les travaux d'adaptation M51 ont démarré sur le site de l'île Longue et à la pyrotechnie de Guernvez. Le CEA poursuit la mise au point de la TNO (tête nucléaire océanique). L'aventure de la Fost continue. ●

### La nouvelle génération

**La Fost a reçu les premiers SNLE nouvelle génération depuis maintenant six ans.**

**En effet, 1997 est marquée par l'arrivée du Triomphant suivi en 1999 du Téméraire.**

**Le Vigilant est entré en service actif en 2004 et Le Terrible complétera la série en 2010.**

**Les SNLE/NG se différencient par rapport à leurs prédécesseurs dans le domaine de la discrétion, de la navigation et de l'armement. Ils emportent des missiles M45 équipés de nouvelles têtes nucléaires. ●**

## Cols Bleus n° 2741 23 avril 2005

### "Regarder" sous la mer

Du 16 au 20 mars, s'est déroulée, au Pradet, la 6<sup>e</sup> édition du festival "2000 regards sous la mer" consacré à la plongée sous-marine et au monde sous-marin.

Pour la deuxième année consécutive, le Cira était associé à cette manifestation où deux "oreilles d'or" ont montré à leur auditoire que le monde du silence peut s'avérer bruyant pour qui sait prendre le temps de l'écouter. Petits et grands ont découvert l'importance pour les sous-marins de bien appréhender cet environnement acoustique qui, pour reprendre le thème générique du festival, leur permet de "regarder" sous la mer.

Dans le stand, conjointement tenu par le Cira et le BICM de Toulon, le public a pu se familiariser avec une multitude de bruits sous-marins et tester ses capacités auditives au travers d'une animation très ludique.

Une tombola a permis à deux jeunes passionnés de gagner une visite guidée du *Rubis*. EV Ingrid Parrot



Marine nationale

## Cols bleus

## Cols Bleus n° n° 2743 07 mai 2005



### Du *Casabianca*

Du 3 au 16 mars, le sous-marin *Casabianca* a participé à l'exercice "Noble Merlin 2005". Outre l'interaction avec de nombreuses forces de surface, contre lesquelles le SNA a livré une lutte acharnée avec le concours d'avions de patrouille maritime et d'hélicoptères, le *Casabianca* a également lutté contre des sous-marins classiques *U 209* grecs et turcs. Le point marquant restera tout de même la première opération d'embarquement et de débarquement de commandos espagnols.

La Sicile, rebaptisée pour l'occasion "Mozarella", est divisée en deux pays : le "Prosciuttoland" – pauvre, sans ressources naturelles et sous le joug du dictateur Cronos Amalfi, et le "Bardolinoland" – petit pays très riche. Depuis cinquante ans, le "Prosciuttoland" envie les ressources du "Bardolinoland" et Cronos Amalfi, son gouvernement et l'armée soutiennent le terrorisme. Frontalier et idéologiquement proche du "Bardolinland", le "Chiantiland" est démocratique et souhaite rejoindre l'OTAN. Cronos Amalfi saisit l'occasion pour déclencher que l'entrée du "Chiantiland" dans l'OTAN est une menace pour sa sécurité. L'invasion du "Bardolinland" est alors imminente et prend le visage d'une œuvre de salut public : vers un grand "Prosciuttoland" fort et uni face au "virus démocrate" ! Sous-marin nucléaire de l'OTAN, le *Casabianca*, surnommé *Gold Panther*, est dépêché sur les lieux.

## Cols bleus

Une fois l'environnement nautique apprivoisé, le *Casabianca*, à l'image de son illustre prédécesseur, récupère en haute mer des parachutistes largués par un *C130* : ce sont des commandos espagnols. Après la reconnaissance à l'immersion périscopique de la côte et la prise de photographies, une zone de débarquement est trouvée.

Le *Casabianca* s'approche, fait surface et débarque en 12 minutes, malgré la menace ennemie, les militaires espagnols pour une opération

à terre. Ces derniers seront récupérés quelques heures plus tard, ailleurs, par l'*U17* allemand. L'analyse de l'opération faite par le cabinet de notre Premier ministre de circonstance est la suivante : "All your report has been precisely analysed and are great value for operation. Congratulations for the conduct of special operations."

Le SNA est ensuite opposé à trois frégates anti-sous-marines, dirigées pour l'occasion par l'*HMS Monmouth*, *OTC*. Après quelques exercices élé-

mentaires, il s'agit pour le sous-marin de franchir un barrage passif mis sur pieds par l'*OTC* et les frégates *Van Amstel* et *La Motte-Picquet*, soutenues par des *Merlin* italiens. Motivé par l'opposition, le *Casabianca* franchit ce barrage sans être détecté et simule trois attaques, ce qui appellera le commentaire suivant du commandant du *Monmouth* : "A most excellent serial in which *Casabianca* was a first class ambassador for the French submarine service". Enfin, la dernière phase de *Noble Merlin*, du 9 au 16 mars, retrouve l'essence de feu *Dogfish* avec maintes interactions sous-marines. Et si, face à des sous-marins modernes de type *U 209* turcs ou grecs comme les *Photeus* et autres *Batinay*, le SNA connaît parfois quelques difficultés, les aéronefs de patrouille maritime italiens, canadiens et américains prêtent main forte au sous-marin français. In fine, l'extrême discrétion acoustique des *U 209* aura été vaincue par l'alliance de l'air, de la mer et l'ingéniosité des équipages.

En conclusion, l'équipage du *Casabianca* a tourné par bordées pendant 14 jours, aux aguets, les yeux rivés sur les sonars et le couteau entre les dents. L'escale en Crète, à La Suda, vient pour quelque temps apporter un peu de repos avant de reprendre la mer. Dans quelques jours, il s'agira cette fois pour le *Casabianca* de faire triompher la démocratie dans le cadre de *Trident d'Or 2005*, où plus d'une centaine de bâtiments sont engagés. ●



Reconnaissance de l'île du Cyclope en Sicile.

# Avenir professionnel

## Technicien en radioprotection

Le technicien en radioprotection assure la prévention des risques radiologiques sous les aspects les plus divers : techniques, réglementaires, administratifs, pédagogiques et pratiques.

Chaque année, la DPMM recherche des candidats pour l'obtention du certificat de technicien en radioprotection (C Tecrap). Les attributions du personnel titulaire de cette qualification sont mal connues. Une bonne raison pour *Cols Bleus* de rappeler leur rôle dans l'environnement des bâtiments à propulsion nucléaire et des installations nucléaires à terre.

Les Tecrap rassemblent le personnel spécialiste de la Marine nationale chargé d'assurer l'expertise radiologique et de radioprotection. Sur eux repose également la prévention du risque radiologique de nos bases navales et de l'île Longue. Enfin, en cas de déclenchement d'un plan d'urgence interne, ils constituent le bras armé de l'organisation mise en place, qui vise à faire face à l'événement et à en limiter les conséquences sur les populations et l'environnement. Le rôle des Tecrap, même s'il est complet, se distingue de celui des atomiciens. En effet, les atomiciens ont en charge la mise en œuvre des chaufferies ou le maintien de la disponibilité des systèmes d'armes de dissuasion, tandis que les radioprotectionnistes ont en charge la sécurité du personnel travaillant sur et autour de ces chaufferies. Les Tecrap veillent au respect des mesures de protection contre les rayonnements ionisants, ce qui se traduit, entre autres, par l'application et la surveillance des prescriptions réglementaires. ●

Major Pierre Baccaglioni



Marine nationale

### Formation

La formation à la radioprotection compte trois niveaux :

- Le premier, assuré en local dans les services de surveillance radiologique des bases (ou l'équivalent à l'île Longue), pour former les assistants en radioprotection ;
- Deux autres niveaux assurés à l'école des applications militaires de l'énergie atomique (EAMEA) pour le certificat de technicien en radioprotection (C Tecrap), et le certificat supérieur (C Suptecrap) qui nécessite une formation complémentaire d'une année scolaire à l'Institut national des sciences et techniques nucléaires (INSTN) de Cadarache, près d'Aix-en-Provence. ●

Candidatures à signaler à la DPMM avant le 13 mai 2005 (GNP 445/05 du 31 mars 2005)

### Métier à part entière

Dans la Marine, le technicien en radioprotection est un spécialiste capable d'effectuer et d'interpréter correctement des mesures courantes de contrôle radiologique, un préventionniste capable d'analyser des situations présentant des risques d'exposition radiologique, et de mettre en œuvre des mesures de prévention radiologique simples et adaptées, et un professionnel de l'intervention dans le cadre d'une situation d'urgence radiologique.

Il peut également s'intéresser à la surveillance radiologique de l'environnement marin et terrestre, s'impliquer dans la formation et l'information du personnel sur les risques radiologiques et les moyens de s'en protéger, assurer la mise en œuvre et la maintenance de systèmes complexes de surveillance (2SNM). ●

### Radioprotection

La radioprotection, ou protection radiologique des personnes, est l'ensemble des règles, des procédures et des moyens de prévention et de surveillance visant à empêcher ou à réduire les effets nocifs des rayonnements ionisants produits sur les personnes et sur l'environnement. La radioprotection est un aspect de la sécurité nucléaire qui relève du domaine de la santé et de la sécurité au travail. ●



**Forces navales**

## Saphir : mission RTL

Après deux mois de déploiement loin des côtes varoises, le *Saphir* fait route vers la rade des Vignettes de Toulon pour embarquer l'animateur de RTL, Vincent Perrot, le photographe Christophe Géral, et Jean-Claude Bier, un auditeur, gagnant du jeu concours "Vendredi, c'est VIP". À bord, tout est prêt pour que leur séjour reste un moment fort et inoubliable.

Tandis que le *Saphir* rejoint à bonne allure son point de plongée, les veilleurs s'activent pour prendre les dispositions pour la plongée. L'officier chef du quart ferme et verrouille le panneau supérieur du sas passerelle ; le bâtiment est maintenant prêt à plonger. Nos passagers, installés au CO, sont heureux de vivre leur première prise de plongée. "Alerte !" - les purges sont ouvertes, l'air s'échappe des ballasts et le sous-marin rallie l'immersion périscopique. Quelques tours d'horizon au périscope d'attaque permettent à tous de scruter une dernière fois le ciel avant le retour en surface prévu dans trois jours.

### **Saphir contre Émeraude**

Le commandant ordonne : "200 m - assiette moins 15". Le ton est donné, une "grande chasse" va débiter dans

quelques heures. L'Émeraude est appelé durant trois jours à conduire son entraînement LSM contre le *Saphir*. Une lutte acharnée entre deux sous-marins français est donc annoncée. "Messieurs les invités du *Saphir*, prenez place !"

Au CO, l'ambiance est feutrée tandis que les opérateurs peaufinent les réglages des sonars, le SNA se dirige vers le premier point de confrontation contre son adversaire. Au point de rendez-vous, la vitesse est réduite, les "oreilles d'or" entrent en jeu. La tension monte, l'équipage est aux aguets.

Nos passagers assistent avec émerveillement au travail des équipes du CO : "Détection de Sierra dans l'azimut 340 !", "lancez fictivement une torpille sur Sierra !" Les rappels au poste de combat et les lancements fictifs de



Photos : Christophe Géral



torpille rythment cette première nuit à bord. Après l'effervescence nocturne du CO, la découverte des compartiments machine est au programme de la matinée. L'enchevêtrement de collecteurs, de circuits et de pompes, l'exigüité des compartiments et la passion de leurs occupants conquièrent rapidement Vincent Perrot, féru de mécanique. Soudain, "Moteur AV6" est demandé au chef de quart du poste de conduite de la propulsion. L'Émeraude vient de lancer une torpille d'exercice. Le Saphir doit dérober avec toute la puissance de sa chaufferie nucléaire. Les ordres et manœuvres s'enchaînent afin de leurrer la torpille. Nos passagers sont enthousiasmés par le comportement de l'équipage face à cette menace. La torpille d'exercice stoppe, la tension retombe. Le Saphir a su déjouer la torpille et défier une fois de plus son adversaire.

#### **Baptême en profondeur**

Malgré l'activité soutenue trois mois durant, tous à bord souhaitent apporter la plus grande attention à nos invités. Des discussions s'improvisent dans les postes de quart, des moments de repos sont pris ensemble au cours des repas.

La cérémonie traditionnelle du baptême, organisée par l'équipage, marque véritablement l'entrée de Vincent

Perrot, Christophe Géral et Jean-Claude Bier dans la famille des sous-marinières.

Après trois jours intenses d'échange et de partage, il est l'heure de faire surface afin d'hélicoptéer nos trois nouveaux sous-marinières

"Surface, chasser 50 secondes à l'avant, 40 secondes à l'arrière". Les chronomètres sont déclenchés tandis que claquent les soupapes des groupes de chasse. L'air envahit les ballasts en feulant. Le Saphir est en surface.

L'officier chef de quart ouvre le panneau et accède à la fosse encore ruisselante. Les volets sont ouverts. Les passagers sont autorisés à monter en passerelle pour savourer le retour à l'air pur. Cet instant de bonheur est alors interrompu par l'annonce du ralliement de l'hélicoptère. L'hélicoptéage est éminent. "Super Frelon en rapprochement à trois heures", s'écrie le veilleur. Les séquences de treuillage s'enchaînent.

Alors que l'hélicoptère se maintient en stationnaire au-dessus de la passerelle, Vincent Perrot, le dernier treuillé, remercie d'un signe de la main les hommes du Saphir. Dès son retour à Paris, il a rendu hommage à l'équipage, sur les ondes de RTL, pour son professionnalisme, son enthousiasme et pour le moment magique et sensationnel passé à leurs côtés. ●

L'équipage bleu du Saphir

*Cols bleus*

## Du Rubis

C'est en arrivant au petit matin aux abords des côtes canadiennes que l'équipage du *Rubis* a compris pourquoi cette contrée est appelée Nouvelle-Ecosse. Une brume épaisse, semblable à celle que l'on peut trouver près du Loch Ness, attendait le sous-marin qui s'apprêtait à réaliser la troisième et dernière escale de son déploiement en Atlantique Ouest...

Quelques jours auparavant, le SNA

enchaînait encore les exercices de lutte anti-navires avec des frégates et des avions de patrouille maritime canadiens, dans le cadre du déploiement Frame 05 du groupe aéronaval français. Cette série d'exercices, débutée le 1<sup>er</sup> juin, a permis de renforcer la coopération existant entre la France et le Canada et de démontrer l'interopérabilité des différentes forces en présence.

Mais revenons au présent : après quelques heures de chenalage déli-

cat, les marins français commencent enfin à découvrir Halifax en compagnie de leurs camarades du *Charles de Gaulle*, du *Jean Bart*, du *Tourville*, du HMS *Nottingham* et de la *Meuse*.

L'accueil reçu est largement à la hauteur de la réputation de la ville, c'est-à-dire extrêmement chaleureux.

Dès le premier soir, nos hôtes canadiens participent avec plaisir au cocktail donné sur les deux frégates françaises. Les marins de

# Télex Télex Télex



toutes les unités en escale, sous-marinière en tête, se voient par la suite invités à déjeuner dans les carrés officiers et officiers marinière de la base navale, et y apprécient la bonne humeur et la spontanéité de leurs homologues canadiens.

Des liens se sont ainsi tissés entre sous-marinière des deux pays, et des visites croisées du *Rubis* et du sous-marin *Cornier Brook* ont été organisées, auxquelles se sont joints de nombreux autres marins

et militaires canadiens. Lors de ces rencontres, les sous-marinière français ont pu constater à quel point les Canadiens avaient envie de retrouver une force sous-marine pleinement opérationnelle après le tragique accident du *Chicoutimi*. En ville, les occasions de se détendre n'ont pas manqué non plus.

Déjeuners à base de homards ou de fruits de mer, shopping et balades le long des quais ont permis à chacun de passer une escale

agréable. Les plus curieux se sont aventurés dans les environs d'Halifax et ont pu découvrir entre autres le charmant village de pêcheurs de *Peggy's Cove*, les paysages typiquement canadiens de *Mahone Bay* ou encore *Grand-Pré*, lieu du début de la déportation des Acadiens.

Le soir venu, les marins ont profité de la vie nocturne trépidante d'Halifax, concerts de rock, et dégustation de bières locales dans les pubs jusqu'au bout de la nuit ont rendu cette escale mémorable pour beaucoup.

Cette vie sociale intense, animée pour la circonstance par des manifestations liées à la venue des marins français, en a ravi plus d'un. Certains ont pu découvrir au hasard de leurs journées une exposition de photographies marines et une pièce de théâtre de Molière, ou encore savourer un pique-nique géant en compagnie de citoyens enthousiastes.

C'est donc avec regret et à nouveau dans la brume que le *Rubis* quitte Halifax le 13 juin, pour participer à l'exercice *Shark Hunt*.

Par la suite, deux semaines de navigation attendent encore le SNA, avant de rallier son port base de Toulon. Elles clôtureront trois mois d'un déploiement riche en activités opérationnelles et fort en émotions. ●

### En souvenir de l'Espadon

Le 16 juin, au Havre, le VAE Thierry D'Arbonneau, en présence des notables de la ville, du Comar, le CV Alain Doucet



et d'anciens sous-mariniérs, a dévoilé une stèle en l'honneur du chantier naval "Augustin-Normand" où a été construit l'Espadon (1955-1958), dernier survivant de la série des 1200T du type Narval. Les différentes pièces de bronze constituant cette stèle ont été réalisées par le LEP Colbert de Petit-Quevilly à la demande des anciens sous-mariniérs de Haute-Normandie, et à l'initiative de Jean-Jacques Mallet, secrétaire de la section Espadon de l'Agasm.



Marine nationale

### Cérémonie à l'ENSM Brest

En présence du CV Dominique Salles, commandant l'ESNLE, le CF André Martin, commandant de l'ENSM de Brest a remis trois médailles militaires, deux insignes de surfaciers élémentaire et deux insignes de surfaciers supérieur. Un certificat supérieur de sous-mariniérs a couronné l'élève major de promotion. Lors de cette cérémonie, le CF Martin a tenu à récompenser son personnel méritant. Deux lettres de félicitations ont été remises au MP Duzage et au MP Martinez.

Asp Marlène Salas



Photos : Marine nationale

### Du Casabianca

Vincent Picquot, professeur de thermodynamique, et Éric Diascorn, professeur de physique nucléaire, enseignants civils détachés de l'Éducation nationale à l'École atomique, ont été invités à plonger à bord du Casabianca.

Nous nous sommes rendus à Toulon pour embarquer. Et là, surprise : le bateau est démonté, entouré d'échafaudages, les structures du kiosque apparentes. Pourrions-nous



## Télex

appareiller malgré les mille et un soucis qui sont encore à régler avant le départ ? Après avoir fait un point sur tous les problèmes, le pacha arrête une heure de départ. Elle sera respectée. D'ici là, l'équipage et le personnel de DCN auront travaillé d'arrache-pied pour terminer leur ouvrage et, après quelques heures, la carapace noire du sous-marin est remontée.

Le Casabianca appareille et nous traversons la rade de Toulon par un beau soleil de fin d'après-midi. Après

avoir profité de ses derniers rayons en haut du massif, nous regagnons l'intérieur. La boîte se referme. Nous allons plonger. Nous suivons, légèrement anxieux, les préparatifs. "Alerte, alerte", cet appel nous fait froid dans le dos mais ce n'est que l'ordre réglementaire pour plonger. Le maître de central, officier marinier expérimenté et rouage essentiel à ce moment crucial, coordonne les consignes avec calme et maîtrise. Les chiffres défilent sur le manomètre, dix, vingt, trente... Nous

sommes sous l'eau. Y a-t-il vraiment eu des petits craquements ? La ronde d'étanchéité est effectuée, tout va bien. Nous atteindrons ensuite l'immersion rituelle et pourrons être baptisés.

L'état-major et les patrons de "l'arrière" se réunissent pour discuter du fonctionnement de la machine. Nous nous plaisons à penser que le langage commun entre le commandement et les mécanos a été appris à l'École atomique. Il en ressort que des essais sont programmés demain en surface. La lumière rouge a remplacé la blanche : c'est la nuit. Nous gagnons nos couchettes sur les rances entre un Exocet et une torpille... pour se réveiller peu après : le sous-marin va faire surface. Nous assistons à cette opération délicate qui commence par des manœuvres pour écouter et analyser l'environnement avant de remonter à l'immersion périscopique. Après deux tours de périscope, le commandant donne l'ordre de faire surface.

Direction l'arrière. Après avoir longé le compartiment réacteur et traversé le compartiment turbo-alternateur, véritable fournaise, nous arrivons au poste de conduite propulsion où nous retrouvons beaucoup d'anciens élèves. Là règnent les Empro assistés de leurs opérateurs. Pour le temps des essais, ce sont eux qui décideront du rythme des manœuvres. Nous voyons enfin les paramètres de la chaufferie évoluer en réel, pilotés par

nos anciens élèves. Ils nous récompensent : la théorie apprise fonctionne.

Les essais terminés, nous pouvons regagner l'avant. Le bâtiment replonge. Le CSD a prévu un exercice incendie. Tandis qu'il coordonne l'action, nous sommes entraînés au milieu du scénario. Chacun connaît son rôle sauf nous. Les équipes de sécurité ne nous oublient pas et nous trouvent une place adéquate : au fond d'une chambre. L'inquiétude que l'on pourrait ressentir immergés dans cette immensité d'eau disparaît devant le professionnalisme de tous ces marins, chacun responsable à son niveau de la sécurité de tous. Les exercices vont se multiplier. "C'est un sport de jeunes", nous assène le commandant en second. Nous avons compris qu'il s'agit aussi d'un métier de professionnel aguerri.

Une dernière nuit à bord et le Casabianca nous reconduit en rade de Toulon où une vedette vient nous chercher. Le sous-marin repart pour continuer son entraînement. Nous le voyons s'éloigner avec nostalgie et aurions aimé partager encore un peu de son aventure. Nous comprenons mieux le fort attachement des sous-mariniers à leur univers, malgré l'exigence de leur métier. Nous revenons à la vie civile convaincus que le Casabianca est le plus beau bateau du monde... mais prêts à en essayer d'autres pour comparer. ●

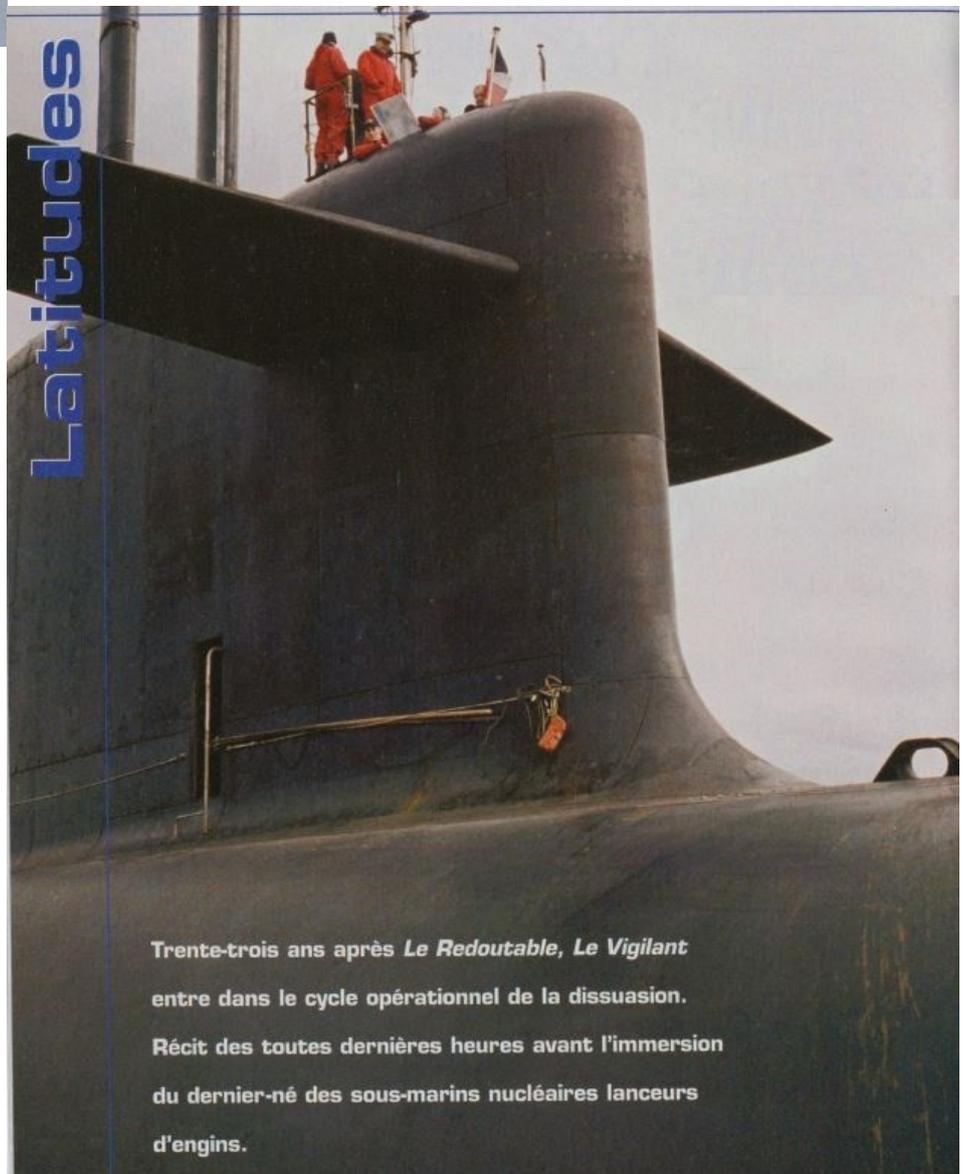
*Cols bleus*

**Houilles commémore****le centenaire de la  
naissance du  
commandant  
Millé**

L'année 2005  
marque l'anni-  
versaire de la nais-  
sance du CC Georges Millé,

disparu avec son équipage à bord du sous-marin *Protée* en décembre 1943. La base de Houilles, qui porte son nom, lui rendra hommage le 4 octobre. En marge des cérémonies officielles, deux initiatives marqueront cette commémoration : une exposition marchable sur le thème des sous-marins, un bureau de poste interarmées ouvert au public, qui délivrera une oblitération temporaire.

Mardi 4 octobre de 14 h à 18 h,  
Centre commandant Millé, bâtiment  
Dupuy de Lôme - salle Protée.  
67, rue de Buzenval - 78800 Houilles

*Cols bleus**Cols bleus*

Trente-trois ans après *Le Redoutable*, *Le Vigilant*  
entre dans le cycle opérationnel de la dissuasion.

Récit des toutes dernières heures avant l'immersion  
du dernier-né des sous-marins nucléaires lanceurs  
d'engins.

Par le capitaine de frégate Yvan Goalou commandant le SNLE *Le Vigilant*, équipage rouge

# Bientôt les profondeurs

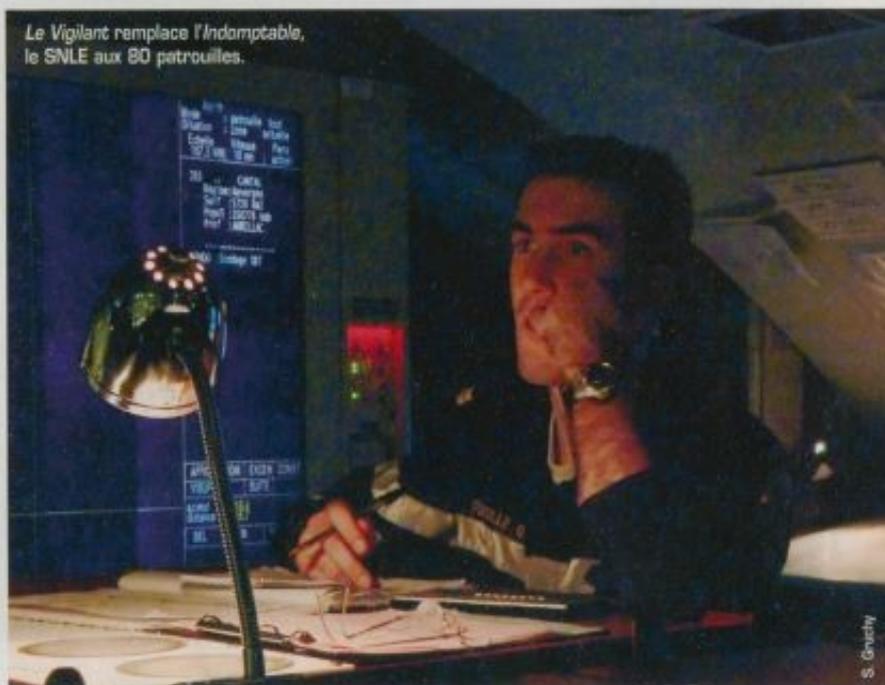
## Brest un matin de printemps.

Le sous-marin nucléaire lanceur d'engins *Le Vigilant* a passé cinq à six semaines en période d'entretien avec son nouvel équipage qui a pris le relais de celui ayant suivi la construction. Au cours de l'ultime période de son armement, sa dotation de missiles stratégiques a été embarquée. Il est prêt à assurer sa mission au service de la dissuasion. Les installations ont été vérifiées et pour certaines réparées car elles avaient connu un long fonctionnement, voire quelques avaries de mise au point lors des essais à la mer qui ont duré presque six mois. Les vivres ont été embarqués. Ils permettent de tenir plus de 90 jours sans ravitailler. Le personnel est entraîné et l'effectif au complet. L'aptitude à la mission a été prononcée par l'amiral commandant la force océanique stratégique. L'heure de l'appareillage approche et il est temps pour chacun des membres de l'équipage d'embrasser sa famille et de rompre temporairement avec sa vie à terre. La "consigne" est arrivée !

## Coups du monde

La veille de l'appareillage, les ponts sont déjà presque coupés avec le monde des terriens. Le sous-marin prend vie, son cœur nucléaire produit l'énergie nécessaire à son autonomie. Les câbles et tuyaux qui relient le bâtiment au quai sont un à un rendus inutilisables et donc au fur et à mesure déconnectés. L'équipage, aux "postes de quart comme à la mer", répète ses routines, les actions vitales, ainsi que toutes les autres procédures qu'il va devoir appliquer pendant de longues semaines. Les cartes sont dépliées, les routes sont tracées et suivront un chenal dragué pour conduire le sous-marin vers sa zone de plongée. La coque noire est couverte d'une légère poussière blanche qui rappelle la période de travaux et l'atmosphère de chantier qui a régné durant toutes ces semaines depuis la précédente sortie pour essais. La prise de plongée balaisera le pont et le massif

*Le Vigilant* remplace l'*Indomptable*, le SNLE aux 80 patrouilles.



et évacuera les traces encore visibles de cette période durant laquelle le bateau noir a vécu hors de son élément. L'univers de chacun à bord redonne boutons, tuyaux, écrans, voyants, galvanomètres... Plus aucune trace de la nature dans cet enchevêtrement de tubes entrelacés, de vannes aux couleurs caractéristiques des fluides qui les empruntent, de câbles électriques qui viennent alimenter avec force les appareils répartis partout, y compris dans les recoins les plus obscurs et inaccessibles.

Le commandant a été reçu au Centre opérationnel des forces océaniques stratégiques (Cofost) pour un dernier briefing. Au cours d'une longue présentation lui ont été décrits la situation internationale, les éléments du renseignement, les données météorologiques et océanographiques pour la période à venir et toutes les informations et directives nécessaires à la conduite de la

patrouille. C'est chargé de lourds dossiers ultra-confidentiels qu'il a regagné le bord. Clés, codes, bulletins de renseignements divers, synthèse de l'expérience des commandants qui l'ont précédé dans ce poste viennent remplir les étagères et les coffres de sa cabine. Toutes ces données utiles à la détermination de "l'idée de manœuvre" serviront de base à la réflexion personnelle qu'il doit nécessairement mener. Le déploiement est sans limite et chaque fois différent. Le commandant, une fois passé le goulet de Brest, mesure toute la confiance qui lui est accordée lorsqu'il observe l'étendue océanique et la liberté qu'il a de choisir le meilleur lieu de déploiement du sous-marin pour être en mesure à tout instant de répondre à l'ordre gouvernemental et de procéder, le cas échéant, au lancement des missiles dont il a la charge. Loin de créer un vertige inhibiteur, cette liberté donne au contraire, un sens à la "lettre de ▶



Photos : S. Gruchy

Depuis le 28 janvier 1972, date de la plongée du *Redoutable* pour sa première patrouille, la dissuasion fonctionne 24 heures sur 24, 365 jours par an. Pour assurer cette permanence, la Marine a quatre SNLE, chacun avec deux équipages (rouge et bleu) qui se relèvent par cycle (patrouille de 70 jours, entretien, entraînement). Aujourd'hui, il y a toujours au moins un SNLE en patrouille.

## Comme un poisson dans l'eau

Le sous-marin n'est agile et à l'aise qu'en plongée. Sa forme, son hélice, ses barres de direction et de plongée sont dimensionnées pour des évolutions en immersion. En surface, tout est beaucoup plus difficile et il faut donc de l'aide. Les moyens portuaires permettent de sortir du port principal de l'île Longue et des patrouilleurs de gendarmerie protègent ensuite le sous-marin dans sa sortie de la rade de Brest. Enfin, un escorteur d'accompagnement ouvre la route jusqu'au point de plongée. C'est alors et à ce moment uniquement que le sous-marin livré à lui-même entreprend sa longue navigation discrète et solitaire. ●

“ La gigantesque coque est aussi haute qu'un immeuble de cinq étages. ”

► commandement” qu'il a reçue et à toutes les responsabilités qu'elle signifie.

La dernière nuit à quai ne ressemble pas à celle que vivent les gens à terre... Elle est morcelée par les différents quarts. Un tiers de l'équipage est toujours éveillé. De nombreux mouvements scandent les heures. Les hommes rejoignent leurs postes de travail, ils effectuent des rondes et les relevés dont ils ont la charge. Ils réalisent aussi les derniers préparatifs avant l'appareillage. Toutes les installations sont démarrées et le sous-marin a retrouvé vie. Dans la nuit noire qui a enveloppé la rade de Brest, caché derrière la jebée du port principal de l'île Longue, le SNLE présente une silhouette difficilement discernable. Même en surface et encore amarré au quai de

stationnement, il semble déjà noyé dans le milieu sombre et froid des profondeurs de l'océan. Le pont et le massif sont la partie émergée de cette énorme masse ! Ils ne représentent qu'une petite partie de la gigantesque coque de 13 mètres de diamètre qui est aussi haute qu'un immeuble de cinq étages !

Le jour se lève et la mer s'anime des transports de rade qui amènent ouvriers, cadres, équipages, toute cette population qui travaille sur le site de l'île Longue. La direction du port fait transiter les moyens nécessaires à l'appareillage du sous-marin. Trois remorqueurs et quatre "pousseurs" vont être employés pour la manœuvre ! Il n'est pas facile pour cette masse noire gigantesque de se mouvoir dans des eaux aussi resserrées.

### Des invités à bord

L'amiral commandant les forces sous-marines et la force océanique stratégique embarque pour l'appareillage. Il est accompagné d'invités

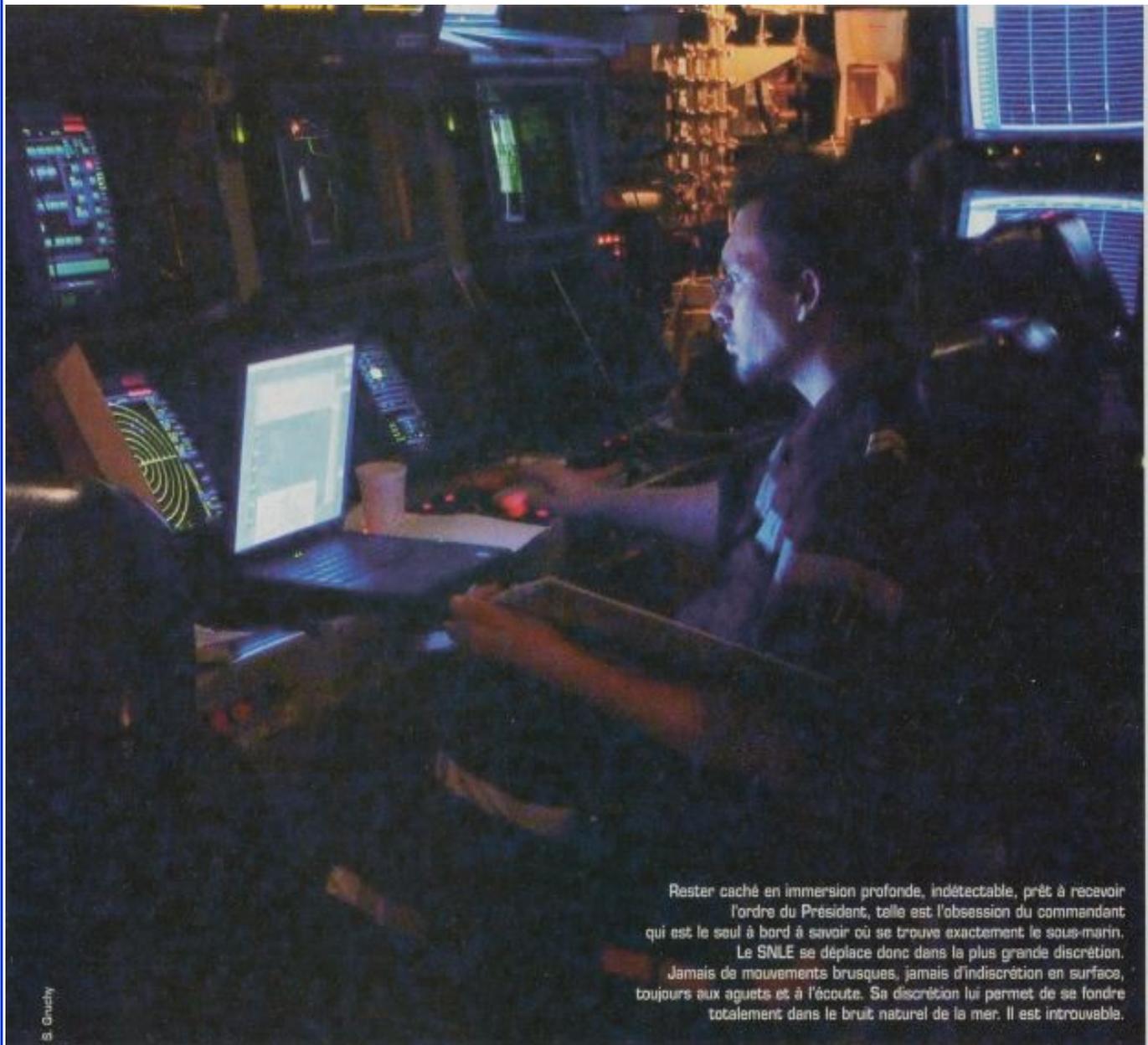


à qui il souhaite faire découvrir l'outil de la dissuasion et les hommes qui le servent. Le constat est simple : la "boutique" est peu connue et pourtant elle nécessite un effort financier important de la part de la France ! Nos hommes politiques, les responsables de leurs cabinets, les personnages influents de l'État français doivent avoir accès à cette connaissance unique de la force qui n'est possible qu'en mer. C'est dans cet état d'esprit que ces autorités embarquent pour une journée complète à bord d'un SNLE qui part en patrouille. Elles seront hélitreuillées le lendemain de l'appareillage pour regagner la terre ferme.

En attendant, le sous-marin, sous le crachin breton, s'écarte doucement du quai, tiré par un ensemble de remorqueurs. Le pilote transmet les ordres au moyen de sa VHF : "Pousseur 14, tu pousses demi, meilleur pousseur 12 !" Des membres de l'équipage sont répartis entre la plage avant, le pont milieu et la plage ▶



"L'univers de chacun redevient boutons, tuyaux, écrans, voyants, galvanomètres."



S. Grushy

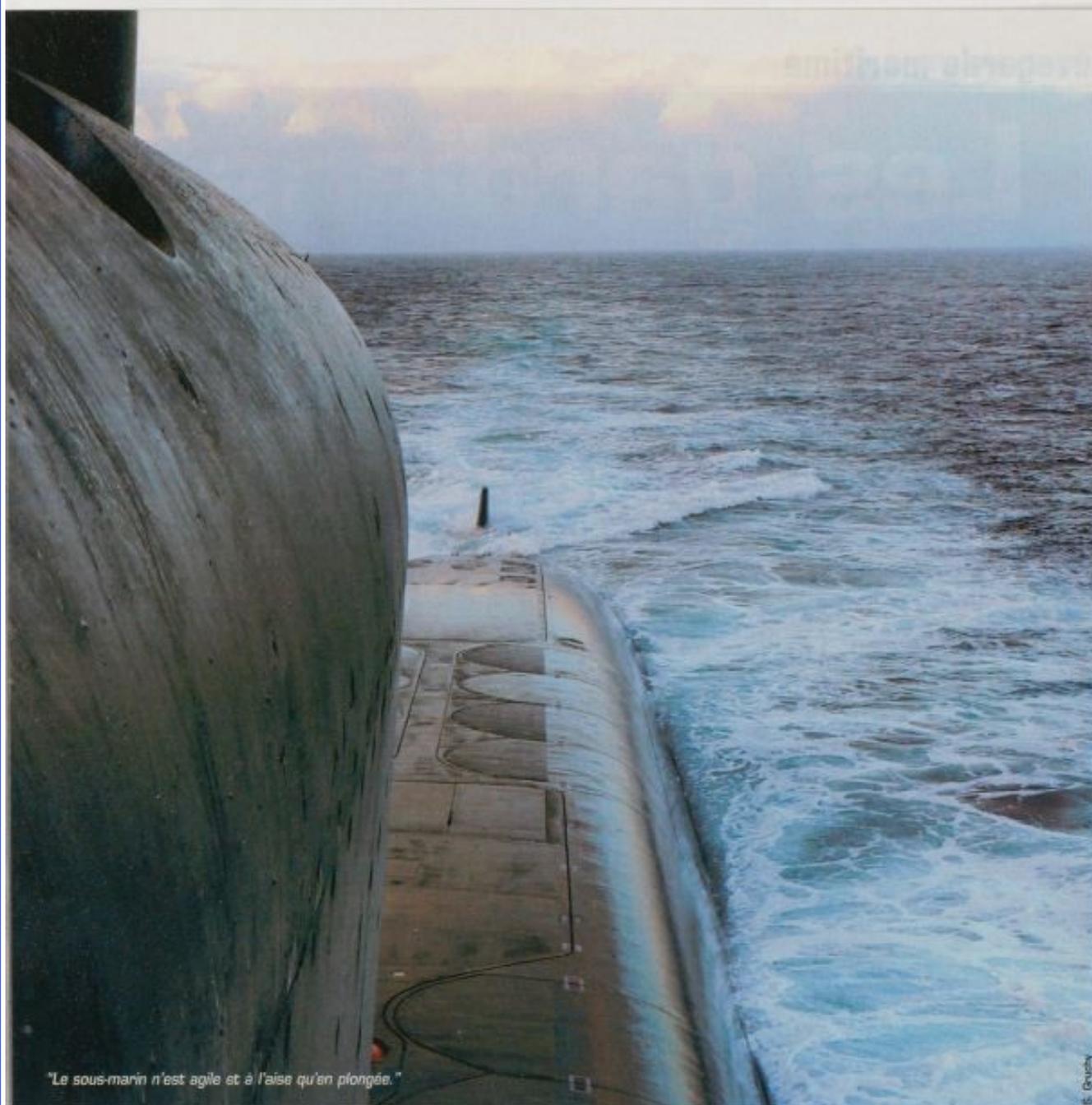
Rester caché en immersion profonde, indétectable, prêt à recevoir l'ordre du Président, telle est l'obsession du commandant qui est le seul à bord à savoir où se trouve exactement le sous-marin. Le SNLE se déplace donc dans la plus grande discrétion. Jamais de mouvements brusques, jamais d'indiscrétion en surface, toujours aux aguets et à l'écoute. Sa discrétion lui permet de se fondre totalement dans le bruit naturel de la mer. Il est introuvable.

► arrière. Leur rôle est de saisir ou de larguer les aussières, de capeler les remorques sur les bittes, de reprendre le mou ou de choquer à la demande. Chacun connaît son rôle et c'est un ballet bien orchestré qui se déroule dans l'atmosphère humide du petit matin breton. La fraîcheur et la pluie qui tombe maintenant plus fort ne paraissent pas perturber ces hommes à la démarche agile et au geste précis. Les bourrasques de vent annoncent la mauvaise mer plus au large. Personne ne semble encore y penser. Pourtant, un sous-marin en surface par gros temps, "c'est l'enfer" ! Les formes soigneusement dessinées par les ingénieurs de la DCN et testées sur des maquettes au bassin des carènes à Paris permettant au sous-marin d'évoluer avec aisance en plongée. En surface la coque ronde ne demande qu'à rouler au gré de

la houle de travers. Mer de l'avant, le bâtiment tousse beaucoup moins qu'une frégate ou un aviso. Au contraire, il veut rejoindre les profondeurs et a hâte de retrouver son élément. Il traverse donc la vague comme si déjà il voulait plonger, noyant momentanément mais à intervalles réguliers l'équipe de quart qui se trouve à l'air libre en passerelle, tout en haut du massif, à quelque 12 mètres au-dessus de la mer. Les ballasts encore plein d'air retiennent l'énorme masse noire qui veut gagner les profondeurs. Cette réserve de flottabilité ramène le sous-marin vers la surface jusqu'à la prochaine vague dont la taille croît avec le mer d'Iroise et le large ouvert à tous les vents. Pour l'heure, le SNLE a franchi les passes du port principal de l'île Longue. Le pilote qui a assuré la coordination des moyens portuaires

“ Lorsque l'antenne sera complètement dans l'eau, le SNLE mesurera plus de 1 000 mètres de long ”

reste à bord jusqu'au mouvement de mise à l'eau de l'antenne linéaire remorquée. Cette antenne est un sonar qui permet d'écouter les caractéristiques acoustiques des bâtiments les plus silencieux. Elle mesure plusieurs centaines de mètres de long et est déployée derrière le sous-marin, sur rade, par un petit bâtiment spécialement conçu pour ce type de manœuvre. Un remorqueur se tient prêt à aider le sous-marin qui doit rester à une vitesse très faible et qui est donc soumis aux vents et aux courants qui pourraient le faire dériver dangereusement. Lorsque l'en-



"Le sous-marin n'est agile et à l'aise qu'en plongée."

tenne sera totalement à l'eau, le SNLE ainsi équipé mesurera plus de 1 000 mètres de long. Sa manœuvre n'en sera que plus délicate et c'est pour cette raison également que ses évolutions en surface doivent être accompagnées afin d'éviter au sonar remorqué d'être sectionné par les hélices d'un bâtiment qui passerait trop près du sous-marin.

#### Silence

La sortie de la rade de Brest se fait en empruntant le goulet bien connu qui mène vers la mer d'Iroise. "Brest Port" coordonne le mouvement. Le sous-marin se dirige vers la passe nord qui est libre de tout autre mouvement. Il ne peut croiser de bâtiment de surface entrant ou sortant dans un endroit aussi resserré. Sécurité nucléaire oblige ! Les mouvements des petites embarcations,

Zodiacs ou petits chalutiers sont plus difficiles à gérer et c'est pourquoi les patrouilleurs de gendarmerie veillent et écartent les "gêneurs occasionnels".

En ce début de printemps 2005, *Le Vigilant*, troisième de la série du type *Le Triomphant*, trace sa route vers sa première mission. Il effectuera de nombreuses patrouilles et la longue série l'occupera certainement une bonne trentaine d'an-

nées si ce n'est plus ! Somme des technologies les plus avancées et d'un effort financier considérable de la France, il relève tous les défis. Sa mission est secrète et pour l'heure sa fierté est d'être là, présent au rendez-vous. Vous n'entendrez plus parler de lui jusqu'au jour où il réapparaîtra pour goûter l'approche de l'été. En attendant, comptez sur lui. Là où il est *Le Vigilant* veille... ●

### Dissuasif

**Le Vigilant emporte 16 missiles stratégiques. Ce sont des fusées à trois étages capables d'emporter six têtes nucléaires à 6 000 kilomètres. Faire redouter les dégâts terrifiants de la frappe nucléaire à quiconque menacerait les intérêts vitaux de notre pays, c'est ça la dissuasion. ●**

## Cols Bleus n° 2757 24 septembre 2005

### Le Chili réceptionne le O'Higgins

Le 9 septembre à Cherbourg, la Marine chilienne et DCN ont organisé avec le concours de Comar Manche la cérémonie d'acceptation et d'admission au service actif du sous-marin chilien de type Scorpène O'Higgins. Cette première prise de commandement du O'Higgins s'est déroulée en présence de M. Ravinet, ministre de la Défense chilienne, de M. Poimboeuf, directeur de DCN et du CEMM, l'amiral Alain Oudot de Dainville, qui représentait M<sup>me</sup> Alliot Marie, ministre de la Défense. Premier d'une série de deux sous-marins, le O'Higgins, dont la construction a débuté en septembre 1999, est le fruit d'un contrat cosigné par DCN et Navantia (Espagne). Avec son autonomie de 50 jours, ses 66 m de long, son équipage de 36 hommes et son immersion supérieure à 300 m, le O'Higgins va intégrer et moderniser les forces sous-marines chiliennes. Le Carrera, deuxième sous-marin commandé par le Chili, débute actuellement ses essais en mer.

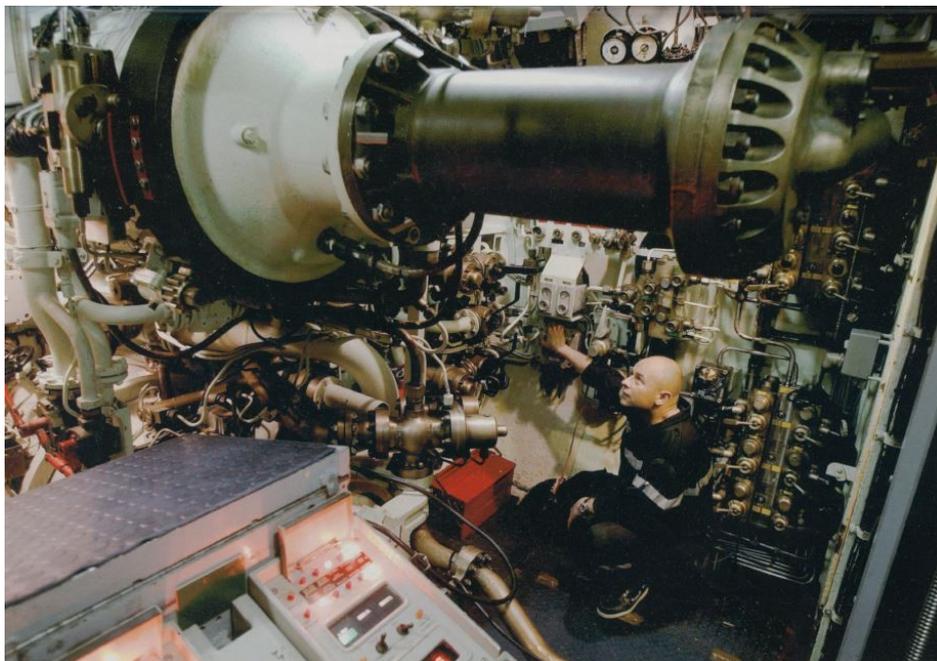
LV Yann Bizien



*Cols bleus*

## Cols Bleus n° 2758 01 octobre 2005

Tir d'une torpille d'exercice à bord du SNA Saphir. Le maître adjoint torpilleur procède à la fermeture de la porte du tube lance-torpilles.



## Ville marraine



Photos : Mervin nationale

### Avis aux lecteurs

Afin de poursuivre le recensement des nombreuses rues ou places qui, depuis 1945, portent le nom de Casabianca ou de L'Herminier, les lecteurs de *Cols Bleus* sont invités à témoigner en envoyant plans, photos et descriptifs de ces lieux de mémoire.

SNA Casabianca -  
BP 103 -  
83800 Toulon Armées -  
come.sna@libertysurf.fr ●

## Rue Casabianca

**Dans la catégorie des parrainages réussis, citons les échanges constants et chaleureux qui unissent la ville de Moulins et les équipages du *Casabianca* depuis 1992. Le parrainage s'est enrichi cette année d'une initiative nouvelle. Le conseil municipal a accepté d'inaugurer une rue du nom de notre sous-marin.**

Une joyeuse cérémonie réunissait le 4 juin une bordée de marins du *Casabianca* et de Pierre de Casabianca, descendant du valeureux Luc de Casabianca, autour du député-maire Pierre-André Périssol. Cette rue, que ne manqueront pas d'emprunter nombre de concitoyens

puisque'elle accueille la Maison des associations célèbrera à elle seule trois symboles de la Marine :

- Luc de Casabianca, tombé héroïquement en combattant l'illustre Nelson lors de la campagne d'Égypte ;
- Le légendaire sous-marin du commandant L'Herminier qui appareilla

de Toulon un certain 27 novembre 1942 pour prendre part aux combats de la Libération ;

- L'actuel SNA Casabianca.

#### Des lycéens sur le SNA

Le programme de la journée inaugurale était spécialement étudié pour

visiter la ville et renouveler les liens de fidélité au carré de l'amicale des anciens marins. De retour de cet agréable week-end où nos marins ont été particulièrement choyés par leurs hôtes moulinois, il était juste temps de mettre son sac à bord pour une patrouille estivale mais non moins opérationnelle.

La prochaine étape de ce parrainage vivant sera d'organiser des stages professionnels au profit d'élèves du lycée technique de Moulins sur le chantier d'entretien des SNA, grâce à la complicité des ateliers de Base-sourmed. Vivement la rentrée... ●

### Des anciens des services secrets à bord du *Casabianca*

Nageurs de combat et sous-marin d'aujourd'hui.



Perpétuant le souvenir de l'illustre sous-marin qui déposait discrètement sur les côtes françaises des agents secrets et ravitaillait la résistance corse, le *Casabianca* moderne maintient des liens étroits avec

les hommes et les femmes qui se sont engagés à servir dans l'ombre les intérêts de la France. C'est avec l'amicale des anciens des services spéciaux de la Défense nationale que les équipages du *Casabianca* revivent régulièrement ces moments glorieux et parfois douloureux de notre histoire. Cette association, fondée il y a 50 ans par un héros de la Libération, rassemble les anciens combattants, résistants, réseaux FFC et personnels spécialisés, c'est-à-dire tous ceux qui ont choisi de travailler dans les différents services secrets et services action de la Défense. Elle parraine un sous-marin et deux avisos dont les noms de baptême sont ceux de marins résistants : *LV Lavallée* et *LV Le Hénaff*. Répondant à l'invitation de l'équipage bleu, une trentaine de membres de l'amicale conduite par le médecin général inspecteur, délégué de la région Paca, et par le colonel, délégué du Var, s'est rendue à Toulon pour visiter le *Casabianca* en période d'entretien et pour se voir présenter les missions opérationnelles des SNA et des commandos Hubert. ●

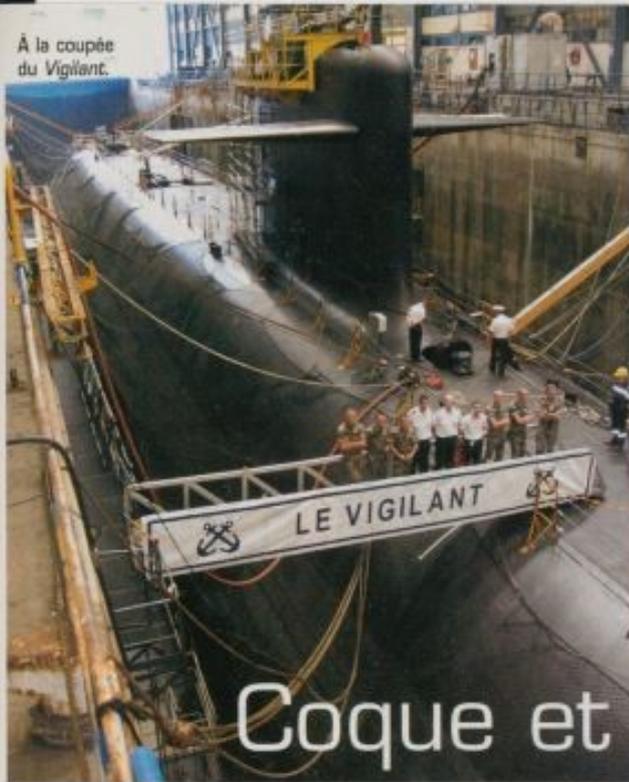
## Jumelage

Depuis l'année dernière, *Le Vigilant* est jumelé avec le 6-12<sup>e</sup> régiment de cuirassiers d'Olivet. Une semaine d'échanges et de découverte mutuelle vient de permettre aux membres des deux unités de mieux se connaître.

Un nouveau pilote de char, le Mot Buver.



## Coque et cuirassé



À la coupée du *Vigilant*.

Durant deux jours, une délégation composée de membres du 3<sup>e</sup> escadron s'est rendue à Brest. La découverte de l'île Longue, la visite du sous-marin puis du Centre d'entraînement au sauvetage individuel ont rythmé la première journée brestoise de nos camarades cavaliers.

### Un char *Vigilant*

Le lendemain, le détachement a effectué une visite des simulateurs sur lesquels s'entraînent les équipages afin de mieux appréhender le travail quotidien du sous-marinier, et de s'initier au stress d'une voie d'eau ou d'une avarie de barre.

Le détachement n'est pas arrivé seul à Brest. Venu par la route en camion (un convoi exceptionnel de plus de 80 tonnes), le char *Leclerc* *Le Vigilant* a rendu visite à son frère subaquatique et a été présent pendant deux jours à l'île Longue, suscitant la curiosité de tous : il a été visité par les personnels civils et militaires, intri-



Le char *Leclerc* sur la base de l'île Longue.

Photos : Marine nationale

gués par la présence d'un tel engin sur le site.

### Des sous-mariniers sur terre

Quelques jours plus tard, invitée par le colonel Baudoin, chef de corps, une délégation du sous-marin s'est rendue à Olivet pour mesurer *in situ* les capacités de mobilité et de puissance de feu du fleuron de l'arme blindée cavalerie.

D'abord initiés sur simulateurs de pilotage et de tir, les marins ont eu

la chance de se déplacer en char *Leclerc*. Malgré sa masse imposante de 56 tonnes, cet engin moderne se montre d'une extraordinaire souplesse et fait preuve d'une grande manœuvrabilité.

De nombreuses autres activités ont été proposées aux marins : simulateur de tir Farnas, déplacement tout terrain en Vab, découverte de l'ensemble des équipements du régiment et visite de la salle d'honneur. Le soir, le président des sous-officiers du

régiment faisait à la délégation l'honneur de l'inviter à la soirée de départ des sous-officiers qui quittent le régiment cet été. Dans quelques semaines, le 6-12 partira en opération extérieure et les sous-mariniers iront retrouver les grands fonds. Mais des liens forts se sont créés, et s'inspirant de la devise du 6-12 "on n'arrête pas *Leclerc* Cavalerie", les marins du *Vigilant* peuvent affirmer : "On n'arrêtera pas le jumelage". ●

SNLE *Le Vigilant*, équipage rouge

## Une page d'histoire

Issu de deux régiments de cavalerie créés en 1635 et 1668, le 6-12<sup>e</sup> régiment de cuirassiers appartient à la 2<sup>e</sup> brigade blindée qui a repris les traditions de la célèbre 2<sup>e</sup> DB du général *Leclerc*. Équipé de 80 chars *Leclerc*, projeté régulièrement sur tous les théâtres d'opérations, le régiment d'Olivet (près d'Orléans) a profité du mois de juin pour tenter de percer les mystères de la vie des sous-mariniers. ●

## Promouvoir la Marine dans les terres

La venue des marins coïncidait avec les journées portes ouvertes du régiment. Avec le soutien du BICM d'Orléans, la délégation des sous-mariniers a armé un point d'accueil Marine pour montrer la diversité de nos emplois et les spécificités des forces sous-marines. Les visiteurs ont été nombreux. Peut-être des vocations sont-elles nées ? ●



M<sup>me</sup> Granger monte à bord de la *Perle* pour remettre à l'équipage des documents relatant le drame de 1944.

## Forces navales La *Perle* renoue avec le passé

**Le sous-marin mouilleur de mines la *Perle* a été coulé le 8 juillet 1944 au large du Groenland. Un demi-siècle plus tard, une rencontre chargée d'émotion a eu lieu à Toulon entre la famille du seul rescapé et l'équipage du sous-marin d'attaque qui porte aujourd'hui ce nom.**

### **Un demi-siècle plus tard, une rencontre chargée d'émotion....**

Depuis quelques mois, un fil ténu a pu être rétabli entre l'équipage actuel de la *Perle* et les membres des familles des disparus. Pour renforcer ce lien, une journée a été organisée au cours de laquelle le souvenir de ce drame a été ravivé. La rencontre a réuni autour du CV Larnaudie-Eiffel, commandant l'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque, des commandants et représentants des deux équipages de la *Perle*, M<sup>me</sup> Granger, veuve de l'EV1 Carpentier mort dans ce drame, son fils M. Jean-François Carpentier qui n'a jamais connu son père, ainsi que M<sup>me</sup> Hehn, petite-fille du MT mécanicien James, également disparu dans les mêmes circonstances. La visite du sous-marin, les discussions et les échanges de cadeaux ont laissé transparaître une forte émotion plus d'un demi-siècle après. M<sup>me</sup> Granger a remis à l'équipage de la *Perle* des documents relatant ce drame, dont une lettre laissée par son mari sur laquelle on peut lire ses mots : "Au cas où je disparaîtrais... dire à mon fils, que je n'ai jamais vu, de vivre droit et de n'avoir en vue dans toutes ses actions que le bien de son pays et de sa

famille". Ce témoignage poignant restera gravé dans la mémoire de tous les participants. Le drame de la *Perle* touche d'autant plus les sous-marinières d'aujourd'hui qu'il a contribué à l'établissement des accords de gestion de l'eau qui assurent actuellement la sécurité de la navigation sous-marine entre nations alliées. ●

LV Gildas Courau (*Perle rouge*)

### Appel à témoins

**L'équipage de la *Perle* et les membres des familles œuvrent pour reconstituer des liens, rassembler des pièces et remonter la piste des descendants des membres de l'équipage disparu. Aujourd'hui, seules les trois personnes venues rencontrer l'équipage ont pu être retrouvées. Peut-être possédez-vous des documents ou connaissez-vous dans votre entourage des personnes qui peuvent avoir un lien avec ce drame ? Alors, n'hésitez pas à transmettre à la *Perle* les éléments que vous pouvez détenir en écrivant à l'adresse suivante :**  
**Sous-marin *Perle* Équipage rouge**  
**BP 110 - 83800 Toulon Armées**  
**Tél. : 04 94 02 14 20. ●**



De gauche à droite : le major Scott de l'équipage rouge de la *Perle*, Jean-François Carpentier, fils de l'EV1 Carpentier mort dans ce drame, M<sup>me</sup> Granger, sa mère, veuve de l'EV1 Carpentier, le CF Dumoulin, commandant l'équipage rouge de la *Perle*, M<sup>me</sup> Hahn, petite-fille du MT mécanicien James, également disparu dans les mêmes circonstances, M<sup>me</sup> Canevery, premier adjoint au maire de Bandol et amie de M<sup>me</sup> Granger et Vincent Mollet, conservateur au Service historique de la Défense de Toulon.

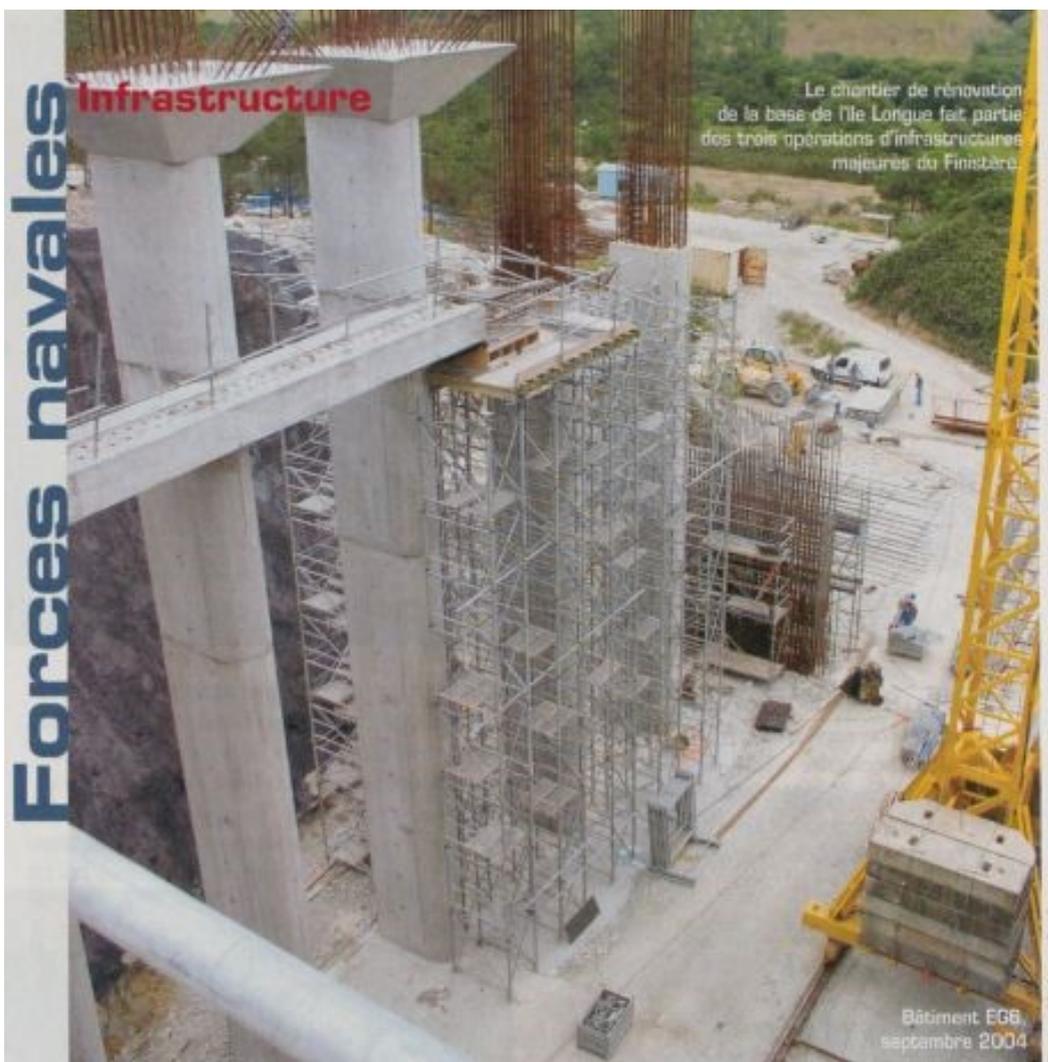
## Une page d'histoire



Le 8 juillet 1944, la *Perle* a disparu. Sur les 53 membres de l'équipage, on n'a pu dénombrer qu'un seul rescapé.

**L**a *Perle*, sous-marin mouilleur de mines, a été admise au service actif en 1937. Durant la Seconde Guerre mondiale, le sous-marin a effectué des mouillages de mines défensifs sur les côtes de Corse en juin 1940. Placé en gardiennage d'armistice à Toulon, il a rallié ensuite Dakar en septembre 1942, échappant ainsi au sabordage. Il a rejoint le camp allié en décembre 1942 et a effectué au cours de l'année 1943 de nombreuses patrouilles en Méditerranée, dont en particulier des missions de débarquement d'agents secrets et de matériel sur les côtes de Provence et de Corse. Au cours du premier semestre 1944, la *Perle* a été immobilisée à Philadelphie pour une modernisation complète avant de reprendre la mer pour rejoindre l'Écosse le 26 juin 1944. C'est au cours de cette traversée qu'a eu lieu la terrible méprise qui a coûté la vie à 52 marins. Le 8 juillet 1944, la *Perle* naviguait en surface quand elle a été repérée par

un avion *Swordfish* d'un navire marchand transformé en porte-avions, l'*Empire McCallum*, en patrouille pour assurer la protection d'un convoi de 90 navires. Le pilote, un officier de la marine royale néerlandaise, a présumé que ce sous-marin était un *U-Boot*, comme l'a fait d'ailleurs l'officier supérieur du groupe d'escorte canadien sur le *Dunver*. Ce dernier, au courant de la présence de la *Perle* au large du Groenland, était aussi préoccupé par la présence possible d'un *U-Boot*, que les rapports de l'Amirauté avaient signalé au nord du convoi. Il n'a fait informer que tardivement les avions de la présence possible de la *Perle*. Un seul avion a entendu le message au milieu du flot de communications radiophoniques et a demandé en vain de le répéter. Il était déjà trop tard et la *Perle* a été coulée en quatre minutes ce 8 juillet 1944. Sur les 53 membres d'équipage, seul un premier-maître mécanicien a pu en réchapper. ●



## L'île Longue fait peau neuve

**Dans l'optique de la mise en service du nouveau missile balistique stratégique M 51, la base de l'île Longue, opérationnelle depuis maintenant 35 années, est confrontée à la remise en état de son patrimoine et à un programme majeur d'investissement.**

Les installations initiales de l'île Longue datant de la fin des années soixante nécessitent d'être remises à niveau tant pour traiter les obsolescences que pour prendre en compte les normes actuelles.

D'importants travaux faisant appel à des techniques très spécifiques, telles que la refonte de la station de pompage des bassins et des installations électriques, le renforcement des moyens de production d'air Haute pression (HP) et Basse pression (BP) de la zone industrielle ou encore l'extension de la piscine neutronique, côtoient la réhabilitation des logements et la mise en place de la liaison froide en restauration. La base opérationnelle de l'île Longue se prépare activement à accueillir en 2010 le SNLE Le Terrible avec sa dotation de missiles M 51. Dans ce cadre, les travaux d'adaptation du patrimoine existant au programme d'armement du missile M 51 sont les

**“ Il ne suffit pas de vouloir une marine, il faut le vouloir longtemps. ”**  
Prince de Joinville

plus importants réalisés tant par les dimensions que par les techniques architecturales employées. Ainsi, le chantier de construction des bâtiments U, D, EG6, qui permettront d'assembler et de stocker les missiles M 51, fait partie des trois opérations d'infrastructures majeures du Finistère.

L'ensemble des acteurs étatiques et industriels de l'île Longue est mobilisé autour de cet objectif. La direction des travaux maritimes de Brest, sous la maîtrise d'ouvrage du Service des programmes nucléaires et missiles (SPNuM), a ouvert la voie avec les bâtiments U et EG6. ●

CC Bruno Nicol

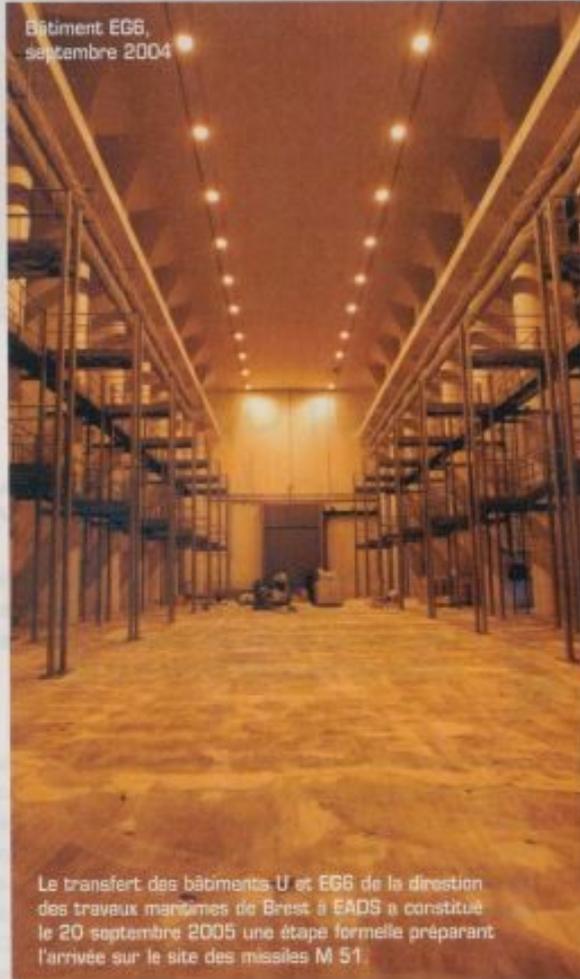
## Ces ouvrages intègrent un lot de contraintes

- sécurité pyrotechnique ;
- protection contre la foudre ;
- séisme majoré de sécurité ;
- protection de l'environnement (installation classée soumise à autorisation) ;
- protection anti-compromission ;
- délai de réalisation très court. ●

## Ces bâtiments en chiffres

- 1<sup>re</sup> phase bâtiments U et EG6 : 19 mois ;
- 2<sup>e</sup> phase bâtiment D : 13 mois ;
- terrassement : 72 000 m<sup>3</sup> ;
- béton : 22 000 m<sup>3</sup> ;
- acier à béton : 5 300 tonnes  
soit la moitié du poids de la tour Eiffel ;
- poids de la porte principale  
du bâtiment U : 40 tonnes ;
- hauteur des bâtiments :  
de l'ordre de 20 mètres ;
- surfaces des bâtiments : 9 000 m<sup>2</sup>. ●

Bâtiment EG6,  
septembre 2004



Le transfert des bâtiments U et EG6 de la direction des travaux maritimes de Brest à EADS a constitué le 20 septembre 2005 une étape formelle préparant l'arrivée sur le site des missiles M 51.



Le bâtiment U a demandé 19 mois de travaux pour être opérationnel.

Bâtiment U,  
septembre 2004

### Marchés négociés avec DCN sans mise en concurrence

Désignation	Durée	Titulaire
Torpilles lourdes	4 ans	DCN
FLM, FAA, FASM, A69	3,5 ans	DCN
MCO SNLE	5 ans	DCN
IPER du <i>Téméraire</i>	3 ans	DCN
IEL <i>Inflexible</i>	2,5 ans	DCN
Frégates A69-JDA	3 ans	DCN



Objectif principal  
du SSF :  
Rendre  
les bâtiments  
disponibles.

### Cap 2005

Le SSF a mis en place une stratégie innovante d'acquisition du MCO qui est basée sur :

- le regroupement sur plusieurs années de l'entretien de bâtiments de même type ou voisins ;
- la responsabilisation de l'industriel en obtenant son engagement sur la disponibilité des bâtiments, soit sur une partie des installations, soit sur le bâtiment complet ;
- des contrats pièces et main-d'œuvre où l'industriel prend à sa charge la fourniture des pièces de rechange nécessaires à l'entretien ;
- la mise en concurrence des industriels pour les deux tiers des bâtiments de la flotte. ●

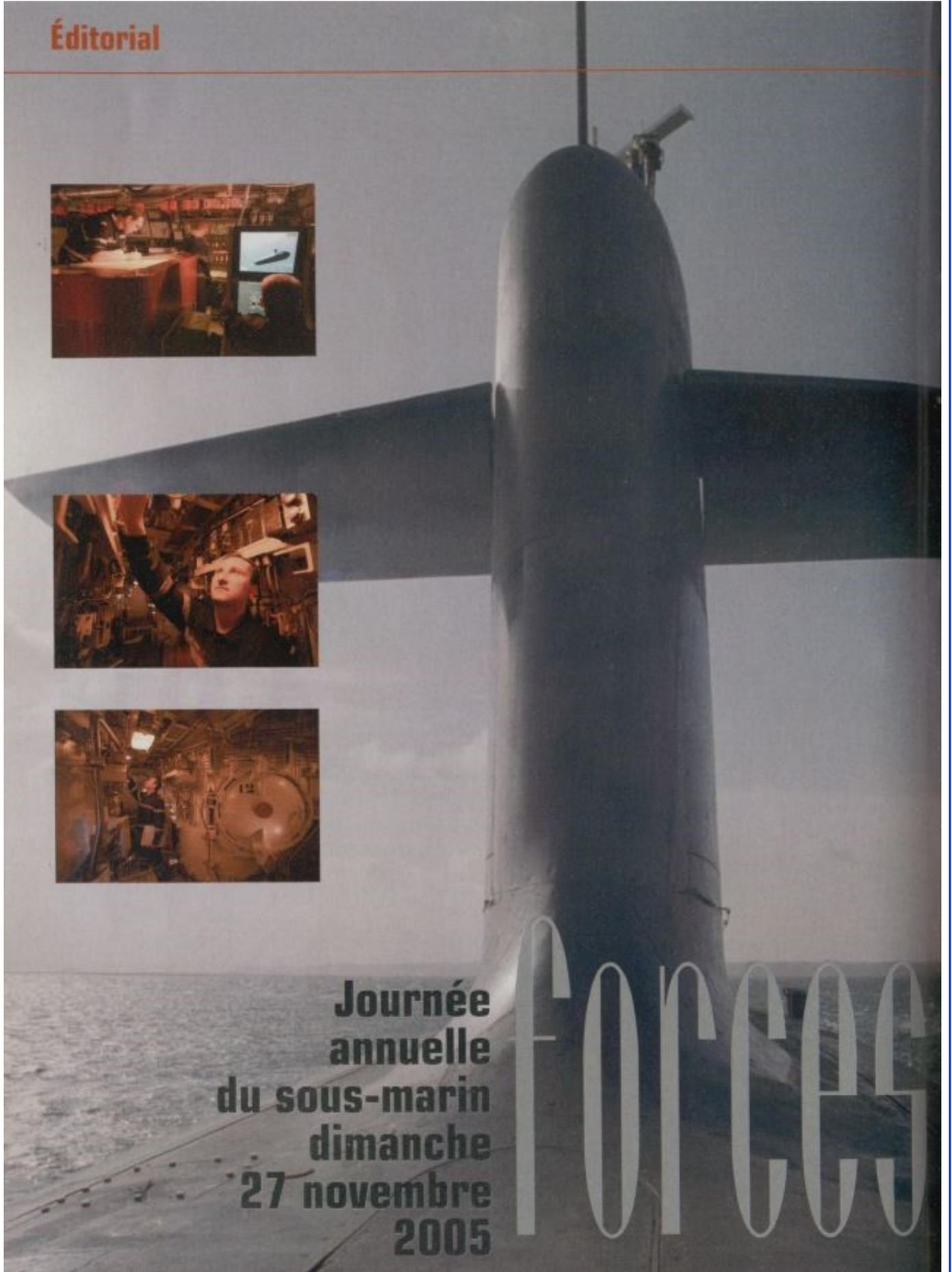
*Cols bleus*

Éditorial



**Journée  
annuelle  
du sous-marin  
dimanche  
27 novembre  
2005**

**forces**



VA Yves Boiffin, commandant les forces sous-marines  
et la force océanique stratégique

# Pourquoi devient-on sous-marinier ?

“Je pense que les motivations des jeunes qui rejoignent aujourd'hui les forces sous-marines ne diffèrent pas, pour l'essentiel, de celles qui furent les miennes quand j'avais leur âge, et qu'elles reposent sur :

- l'attrait d'un métier "hors du commun". Le monde des profondeurs fascine parce qu'il évoque l'aventure, et ses corollaires que sont la vigilance, la combativité, le don du meilleur de soi-même ;
- l'attrait d'un métier fondé sur la solidarité, où chacun se sait responsable non seulement de sa propre sécurité, mais aussi de celle des autres membres de l'équipage.

Cette motivation s'entretient au travers des missions auxquelles participent nos sous-marins. À l'heure où paraît ce numéro de *Cols Bleus* :

- le sous-marin nucléaire lanceur d'engins *Le Téméraire* effectue la 409<sup>e</sup> patrouille de dissuasion, depuis la première réalisée par *Le Redoutable* en 1972. Il s'agit là d'une mission d'exception, valorisée par l'importance toute particulière qu'y attache

le pouvoir politique et par l'impératif de crédibilité, qui exige l'excellence ;

- le sous-marin nucléaire d'attaque *Perle* est en océan Indien. Nos SNA sont régulièrement déployés dans cette zone dont la sensibilité stratégique est majeure. Ils y contribuent à la prévention des conflits, notamment

grâce à leur aptitude au recueil discret d'informations. Ils y approfondissent leur connaissance d'un environnement dans lequel ils pourront être amenés à combattre ; c'est déjà là qu'ils ont opéré en 2002, en soutien de notre porte-avions, dans le cadre de l'opération *Héraclès*.

Enfin, on ne peut parler de motivation sans évoquer l'avenir. Le renouvellement de nos SNLE se poursuit : *Le Vigilant*, troisième SNLE de nouvelle génération, a été admis au service actif il y a un an, et le dernier de la série le sera dans quatre ans, porteur du nouveau missile M51. Avec ces bâtiments, nous disposons de sous-marins remarquables, parfaitement adaptés à leur mission. Par ailleurs, tous les sous-mariniers se penchent avec ferveur sur les images de synthèse du *Barracuda*, qui leur montrent que la relève de nos SNA se prépare, et qu'elle aura fière allure... ●

Sous-marines

# Latitudes



## Au tableau

**Le savoir-faire, dans la Marine est cultivé tout au long de la carrière du marin et quelle que soit sa spécialité. Chez les sous-mariniers, on ne badine pas avec la formation.**

**La conduite d'un sous-marin demande une maîtrise tellement parfaite qu'elle nécessite une formation pointue et un continuel entraînement.**

“ J'y arriverai pas ! ” Au poste de pilotage du simulateur Sirius, le SM Olivier Porhansl peste contre sa machine qui lui donne du fil à retordre. En formation depuis deux semaines à l'école de navigation sous-marine, le futur barreur retrouve vite son mordant. “ On connaît pas tout encore, on est qu'au début... Sur sous-marin, on doit être entraîné au top. ” L'école, installée à Toulon, forme tout le personnel, du matelot à l'officier, destiné à servir à bord des sous-marins nucléaires d'attaque. Pour notre barreur, après son école de spécialité, sa formation à l'ENSM est la dernière phase avant la mention, une sorte de ticket d'entrée pour l'affectation tant attendue sur les coques noires. “ Une fois passé tout ça, c'est du plaisir ! ”

### Figures libres et imposées

Au pupitre de Sirius, le MP Cédric Levêque maugrée. Les élèves n'entendent que lui. “ Tu dis les choses mais tu vérifies pas ce que ton barreur a fait ! ” En face de lui, une plate-forme mobile de 15 m<sup>2</sup>. Le simulateur est une réplique à l'iden-



Trio. L'apprentissage de la conduite du poste central de navigation du sous-marin se fait toujours en équipe.



Automatisme. Les réflexes sur la sécurité, des gestes élémentaires que tout sous-marinier quel que soit son rôle à bord se doit de connaître.

# noir

tique, à échelle réelle, du poste de pilotage de navigation d'un SNA. L'ambiance lumineuse y est même reconstituée pour plus de réalisme. Le but des séances sur simulateur est "d'expliquer et refaire les gestes de sécurité jusqu'à ce qu'ils soient appris par cœur", assure l'instructeur. Trois stagiaires, un barreur, un TSP (Tableau sécurité plongée) et un maître de central sont en immersion à 300 m. L'instructeur, devant ses écrans de contrôle, concocte des accidents et des avaries en tout genre. "Avarie de barre / Avarie de barre / Stoppez arrière cinq régime manœuvre...", gueule le maître de central alias le SM Romuald Bullien. Les procédures sont déroulées sous forme de check-list, une sorte de chorégraphie. L'avarie est loin d'être réglée. Contrarié, l'instructeur stoppe l'exercice. Tout s'est figé sur la plate-forme. À grand renfort de gestes, le MP Cédric Levêque, débute une démonstration implacable pour résoudre l'avarie. "C'est du chinois là ? Normal c'est le début !" Provocateur dans son discours, démonstratif, débordant de gestes et d'explica-

tions, le gars du nord aime son rôle. "J'étais à leur place il y a 15 ans." Instructeur depuis un an et demi, son dernier embarquement fin 2003, il l'a fait sur l'Améthyste, équipage bleu. "Ça aide énormément d'être avec des professeurs expérimentés", confie le SM Olivier Portiansi. Pas de temps à perdre, on est de nouveau en immersion et on se prépare pour une autre avarie. Assidu, le futur barreur en redemande. "On doit faire le tour de toutes les situations auxquelles on va être confronté sur sous-marin." Ça commence mal dans le poste de pilotage, mais l'instructeur laisse faire. "Je vais leur montrer qu'ils ont fait une petite erreur." Il murmure derrière lui à l'assistance "Les autres, vous avez compris ? Qu'est-ce qui n'a pas été ?" Pendant qu'une équipe s'entraîne sur la plate-forme, le reste du groupe, essis sur une estrade, assiste attentivement aux exercices. Les spectateurs connaissent bien l'histoire qui se raconte sous leurs yeux. À tour de rôle, ils vont le jouer. Et c'est comme ça pendant 8 semaines d'affilée. Les entraînements s'enchaînent à un rythme effréné. Les thèmes d'avarie ou d'accidents sont imposés à chaque séance. "On leur donne le socle des connaissances, au stagiaire de les mettre en musique", relate le MP Cédric Levêque.

## Leçon d'immersion

Animés par une motivation sans faille, les élèves mettent toutes les chances de leur côté. "Il faut

fournir un bon travail personnel. Pour ceux qui n'ont jamais embarqué, c'est dur..." Futur maître de central, le SM Romuald Bullien, a suivi le cours de barreur il y a 8 ans. Le mot d'ordre, pendant cette formation, est la sécurité et tous l'ont bien compris comme le matelot Julien Falempin, futur TSP (Tableau sécurité plongée). "En tant que matelot, je peux avoir la vie de 70 personnes entre les mains." Même si les élèves s'entraînent sur des plates-formes qui bougent au gré des mouvements de barre, rien ne remplace l'expérience des premiers embarquements. Les simulateurs permettent "d'apprendre à accéder, par exemple, à une manette quelle que soit l'assiette", précise le commandant en second le CF Stéphane Guillotin. Seule la gîte n'est pas simulée. "Rien de mieux que de pratiquer à la mer", témoigne l'instructeur. Ces simulateurs sont des outils pédagogiques indispensables et reproduisent des avaries graves, impossibles à recréer à la mer, par exemple les voies d'eau. "La probabilité que ces événements se produisent est faible. Ils sont prêts au cas où", précise le second. Les élèves sont mis dans des situations stressantes, l'intérêt de ces simulations est de vaincre des angoisses liées aux avaries. Aucune plongée à son actif, mais le barreur devient prolix sur son futur métier. "Il faut avoir de l'expérience pour ressentir les choses. On se concentre sur l'immersion et sur le cap. Les vieux barreurs arrivent ▶



**Jeu de rôle.** Le décor est un poste de pilotage de navigation grandeur nature sur SNA. La scène, une immersion à 300 m sur simulateur.



à barrer comme ça en sentant les choses, pas ceux qui débutent." L'accent est mis sur le travail en équipe. "On a beau savoir plein de choses individuellement, collectivement on n'arrive pas toujours à sortir ce que l'on sait", soutient le MP Cédric Levêque avec son franc-parler habituel. Après plusieurs heures passées sur simulateur, les stagiaires acquièrent enfin les automatismes. À partir de là "on leur apprend à faire preuve de discernement, de jugement et pas à appliquer bêtement les procédures", avance le second. La mention en poche, les jeunes sous-marinières ne tarderont pas à embarquer sur SNA. Entre formation initiale et entraînement, le barreur n'est jamais très loin des bancs de l'école. ●

## Nord-Sud

Dans la formation du personnel des sous-marins, il y a deux écoles. Celle de Brest et celle de Toulon. L'ENSM/BPN de Toulon forme les équipages des SNA tandis que l'ENSM Brest forme ceux des SNLE. 600 élèves par an suivent des stages dans chacune d'elles. Les écoles bretonne et méditerranéenne ont pour vocation à la fois de former les sous-marinières, et d'assurer l'entraînement des équipages. ●

## Bon à savoir...

1916, date de création de l'ENSM.  
 1995, l'ENSM est rebaptisée l'École de navigation sous-marine et des bâtiments à propulsion nucléaire.  
 600 stagiaires par an.  
 15 simulateurs et partiels.  
 6 officiers, 55 officiers marinsiers dont 40 instructeurs. ●



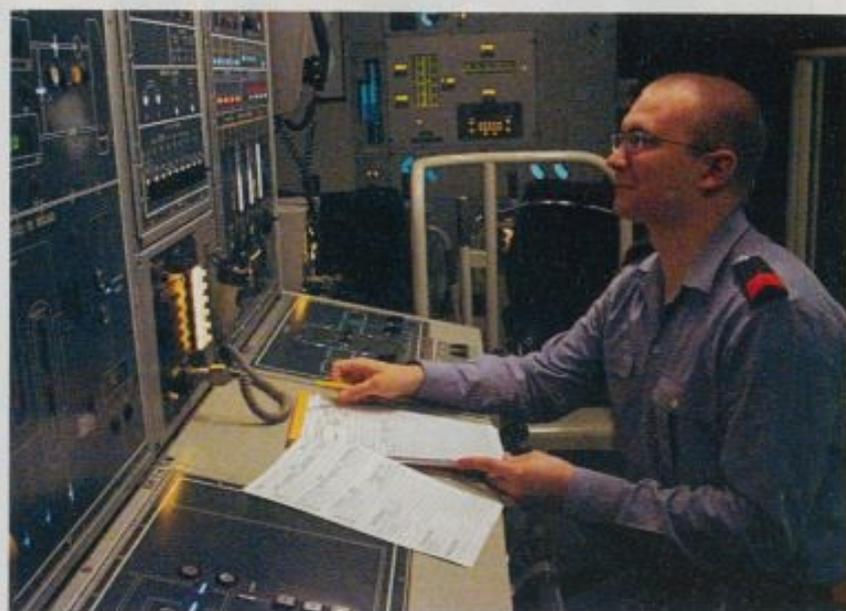
Grade. Du matelot à l'officier, tout l'équipage passe sur les bancs de l'école de l'ENSM avant d'embarquer sur SNA.



Futur. Après 8 semaines de formation, l'embarquement direct sur SNA est à la clé.



Simulateur. La barreur consacre les trois quarts de sa formation à la pratique du pilotage.



# Latitudes

# Ma rencontre avec des hommes remarquables

*"Plus on s'approche du Saphir, plus on s'interroge encore  
et encore sur ce que contient cette énorme masse sombre."*



mes



**Il a vu tous les films sur le sujet. À la poursuite d'Octobre rouge, Le dernier rivage, K-19, USS Alabama, Abîmes, Torpilles sous l'Atlantique, U-571 et bien sûr Das Boot. Mais un seul suffisait pour que Vincent Perrot, animateur de radio et de télévision, rêve d'embarquer dans un monstre subaquatique. C'est l'incontournable 20.000 lieues sous les mers. Récemment, l'équipage du SNA Saphir lui a ouvert son kiosque. Et de ses 66 heures de plongée en Méditerranée, il a rapporté un journal à sensations.**

**G**âce au Nautilus, dans mes rêves de gosse, je partais à l'assaut du massif, je grimpais jusqu'au kiosque où, accueilli par le commandant, on me souhaitait bienvenue à bord en m'expliquant que la plongée était prévue dans la demi-heure... Il faut bien reconnaître qu'il était difficile d'imaginer que, presque trente ans plus tard, grâce à un projet d'émission pour RTL, ce rêve, a priori inaccessible, deviendrait réalité du 6 au 9 juin. Déjà quelques mois se sont écoulés depuis cette aventure mais ces 66 heures de plongée sont toujours tellement présentes dans mon esprit et mon quotidien que j'ai souvent envie de faire partager le souvenir de mes impressions à des amis aussi passionnés que curieux de cette expérience. Dans ces cas-là, la même phrase revient toujours : "Mais comment l'es-tu retrouvé dans cette galère" ? Et pourtant, avant de tenter la rédaction de ces lignes, j'étais fermement

convaincu qu'une telle aventure ne se racontait pas mais qu'elle se vivait. Néanmoins, à l'aide des splendides clichés du photographe Christophe Géraud qui illustrent cet article, voici ce que je retiens aujourd'hui de ce moment privilégié.

#### Flashback

Un matin ensoleillé à la base navale de Toulon... Avant de passer l'obligatoire combinaison de sous-marinier et un gilet de sauvetage pour rejoindre le large, le capitaine de vaisseau Vincent Larnaudie-Eiffel, commandant l'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque, eut la gentillesse de nous briefer sur ce qui nous attendait en présentant les caractéristiques principales du bâtiment et de l'équipage qui allaient nous accueillir pour ce voyage vers l'inconnu. Je dis bien "vers l'inconnu" car paradoxalement, plus on m'abreuveit d'informations, moins je me faisais une idée précise de ce qui m'attendait... Plus on s'approche du Saphir; plus on s'interroge ►



Vincent Perrat avec le capitaine de fregate Fabrice d'Ornano, commandant du Saphir, équipage bleu. "Comment un homme si jeune qui me semblait avoir le même âge que ses 74 hommes d'équipage pouvait avoir l'expérience et la maîtrise parfaite d'un engin de 2 600 tonnes en plongée propulsé par une chaufferie nucléaire embarquée ?"

encore et encore sur ce que contient cette énorme masse sombre. En fait, il suffit de vivre la rudesse un peu archaïque de l'abordage (une simple corde à nœuds...) pour se douter que cette "cascade" est certainement à l'image des règles rigoureuses inhérentes à la vie à bord. Arrivé sur le pont en plage arrière, le capitaine de corvette Jean-Marc Durend, commandant en second du Saphir, me fait savoir que le commandant m'attend dans le kiosque pour me souhaiter la bienvenue. Tandis que mon rêve d'enfant me revient en tête et devient un peu plus réalité à chaque pas, je monte avec une certaine méfiance liée à la découverte de cet environnement sombre et à ce mélange indéfinissable d'odeur d'eau de mer et de métal. Je ne tarde pas à ressentir physiquement cette fameuse notion d'exiguïté dont on m'avait tant parlé... C'est en haut du messif, à 6,5 mètres au-dessous du niveau de la mer, qu'un homme beaucoup trop jeune pour ressembler à Harrison Ford ou à Gene Hackman et donc pour pouvoir être le pacha, me serre chaleureusement la main. En observant ses galons, je comprends que c'est pourtant bien lui. Comment un homme si jeune qui me semblait avoir le même âge que ses 74 hommes d'équipage pouvait avoir l'expérience et la maîtrise parfaite d'un engin de 2 600 tonnes en plongée propulsé par une chaufferie nucléaire embarquée ? Ma surprise fut d'autant plus grande que, le croyant au début de sa carrière de commandant, il m'apprend que je vais vivre à ses côtés les quatre derniers jours de mission de son commandement !

Toujours au sommet du messif, cheveux au vent

et lunettes de soleil sur le nez, il m'explique l'essentiel de ce qu'il faut savoir sur les six SNA français. J'apprends que les sous-marins nucléaires d'attaque sont les plus agiles, les plus mobiles, qu'ils ont été conçus dans les années 70 puis armés dans les années 80 pour la lutte anti-navires et ensuite améliorés pour la lutte anti-sous-marin. Cerise sur le gâteau, il me précise au passage que je "tombe" bien puisque le Saphir va de surcroît se trouver dans quelques heures en "configuration de guerre" pour une série d'exercices de simulation d'entraînement à la lutte anti-sous-marin avec l'Émersude. "Si la notion de stratégie vous intéresse, vous allez vous régaler", me

lâche-t-il malicieusement. Après cette captivante entrée en matière, c'est au carré commandant, efficacement mais humoristiquement tenu par Artero, qu'il me donne rendez-vous pour un apéritif de bienvenue. Je ne trahis pas de secret en révélant qu'on sait recevoir dans la Marine nationale, je me contente de confirmer ! Je confie au commandant que mon souhait est d'appréhender au plus vite le mode de fonctionnement du sous-marin et de m'intégrer rapidement à la vie à bord pour ne pas rester un spectateur passif du travail des hommes d'équipage, mais bel et bien pour comprendre les activités de l'ensemble de la chaîne. Grand bien m'en a pris





*"Le pacha m'offre le privilège d'une descente à 300 mètres et ordonne ensuite une immersion périscopique à 16 mètres avec le périscope de veille".*

puisque le pacha, visiblement heureux de cette démarche volontariste, me propose de faire un stage de quelques heures dans chaque partie technique essentielle du bâtiment avec un responsable du secteur concerné. En vous écrivant ici, je ressens comme si c'était hier la passion avec laquelle chacun de ces hommes m'explique son rôle au sein de cette collectivité pas comme les autres. Je sens bien qu'ils ne sont dérangés par aucune de mes curiosités, au contraire. C'est avec patience et enthousiasme qu'ils m'informent et je sens chez chacun d'eux le plaisir de constater qu'un visiteur s'intéresse sincèrement à leur job. Si je dois retenir deux mots sur l'univers que

j'ai découvert à leur contact dans le Saphir, ce sont passion et fierté. Surfant pourtant en permanence sur la frontière entre la proximité et la promiscuité, je ressens très fortement la passion immuable de ces 75 hommes tous volontaires, partis de chez eux depuis 114 jours quand je les ai rejoints. J'ai la ferme impression que c'est la passion d'un travail secret, d'une vie en marge et la fierté d'être membre de l'équipage d'un SNA qui les animent et leur fait supporter les mille et une petites contraintes de la vie à bord. Il est probable qu'un peu de nostalgie les hante de temps à autre et qu'ils ne refuseraient pas de pouvoir prendre un bain chaud ou de manger une salade de fruits

frais, mais c'est pourtant avec un enthousiasme de tous les instants que je les observe et que je suis pris en main dès le premier jour par Fabrice. Cet ancien chauffeur routier est aujourd'hui un des barreaux de l'équipage bleu du Saphir. Il m'explique parfaitement comment on dirige un engin pareil avec tant de précision. Le commandant prend le relais pour me présenter l'ensemble du centre opération, le poste de conduite des opérations et les mystérieuses mais fascinantes informations visuelles et acoustiques des sonars. Si le grand public a souvent entendu parler des fameuses "oreilles d'or", il suffit de détailler un moment cette petite fourmière pour comprendre que la tâche de chacun est primordiale pour la sauvegarde de la vie de tous les autres. À bord, chacun est important. Vissé à son fauteuil du périscope d'attaque d'où il domine la situation, centralise les informations et exerce son commandement, le pacha m'offre le privilège d'une descente à 300 mètres et ordonne ensuite une immersion périscopique à 16 mètres avec le périscope de veille. Le puissant système hydraulique m'offre durant quelques secondes la vue de la surface de l'océan à la recherche d'un bateau ou d'un avion potentiellement ennemi.

#### **Baptême d'immersion**

Avant mon stage suivant, je réalise que pour se sentir comme un poisson dans l'eau dans un SNA, il est primordial de très vite savoir se déplacer facilement dans les coursives, manier les panneaux, les portes étanches, les échelles et les échappées à la verticale.

J'ai particulièrement compris ça quand le deuxième ►





*"Je sens bien que ces hommes ne sont dérangés par aucune de mes curiosités, au contraire. C'est avec patience et enthousiasme qu'ils m'informent et je sens chez eux le plaisir de constater qu'un visiteur s'intéresse sincèrement à leur job."*



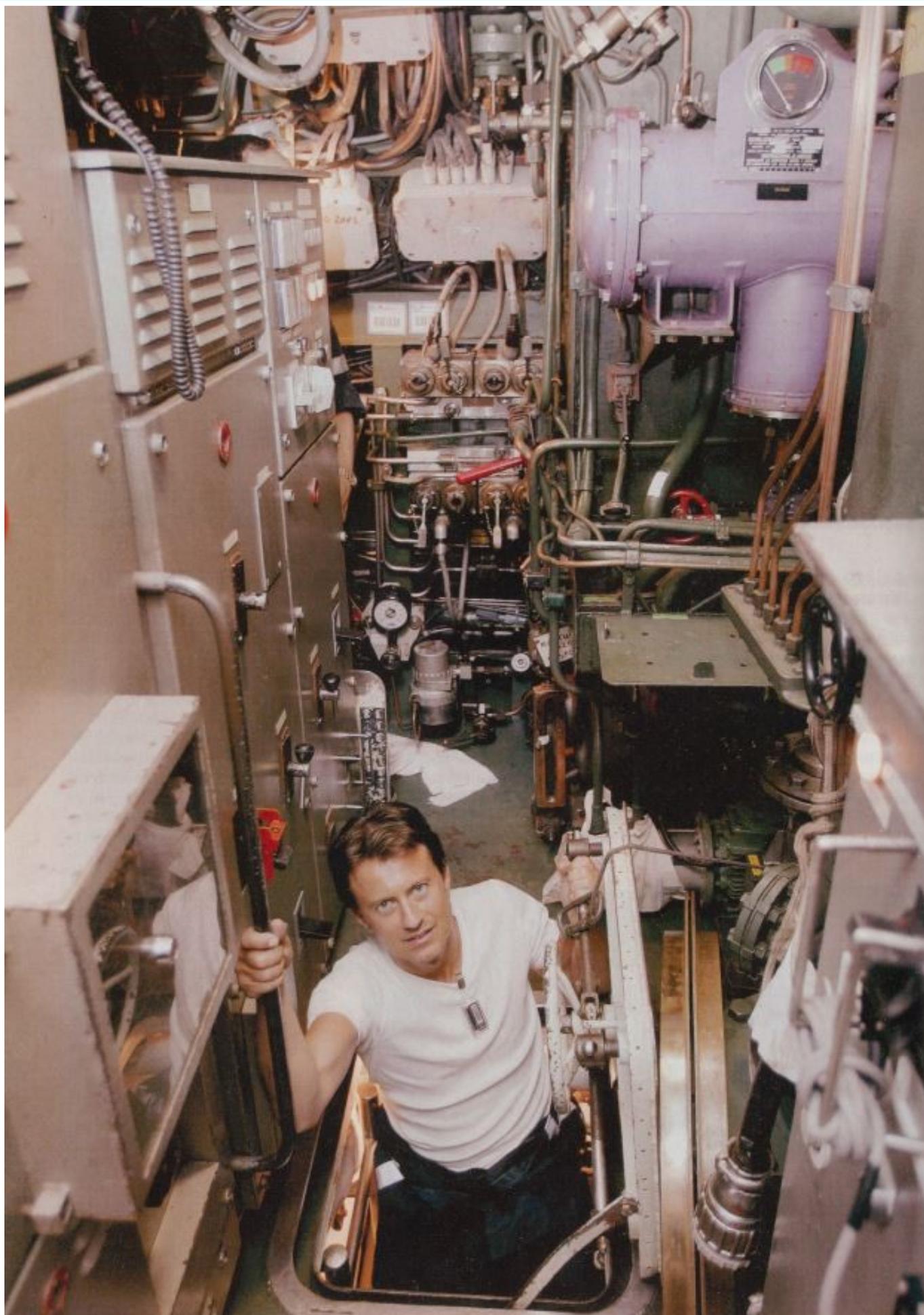
matin, l'alarme incendie se met à retentir. Comprenant qu'il ne s'agissait pas d'un exercice, l'équipage s'est rassemblé avec une rapidité et une mobilité incroyable pour un environnement aussi étroit. Plus de peur que de mal. Finalement, le souci venait d'une masse sur un four de la cuisine qui faillit provoquer un début d'incendie.

Il ne fut pas nécessaire de m'expliquer qu'en dehors des voies d'eau, la pire chose qui puisse arriver dans un sous-marin, c'est le feu et particulièrement la fumée qui intoxique tout un équipage en quelques minutes. Toujours influencé par mes vieilles références cinématographiques, je demandai alors au commandant pourquoi nous passons tant de temps sous l'eau alors que dans les films on voit souvent les bâtiments en surface. Il m'explique que pour les anciennes générations de sous-marins, remonter était la seule façon

de recharger les batteries pour faire marcher les moteurs diesel. Pour compléter mon information, le capitaine de corvette Laurent Bechler, chef machines, me fait visiter l'impressionnant moteur alternateur diesel chargeur de batteries et son système de sauvegarde en cas d'arrêt de la chaufferie nucléaire. "Il faut quand même reconnaître que les architectes n'ont pas prévu très large pour les techniciens de maintenance", pensais-je en m'allongeant entre le moteur et le plafond...

Malgré mon insatiable curiosité, il faut bien penser à dormir un peu et même si un officier m'a généreusement prêté sa bannette durant trois nuits, j'ai tout de même vécu l'expérience d'une petite sieste sur une rance. Je ne cache pas que le fait de s'éveiller subrepticement dans la tranche torpilles, allongé sous un missile Exocet, provoque une impression assez particulière, d'autant

que mon réveil venait d'être provoqué par un rêve où on me plaçait par erreur dans un des quatre tubes lance-torpilles ! Retour à la réalité avec le "Patron Torp" Jean-Marc Servain qui ne quitte jamais sa tranche pendant toute la durée des exercices mais prit néanmoins le temps de m'expliquer toutes les phases qui conduisent au lancement de ces armes redoutables. Après un passage plus rapide mais techniquement très enrichissant dans le compartiment auxiliaire 2 pour le relevé papier des manomètres d'entrée et de sortie du compresseur des chambres froides, le commandant me propose d'aller dîner avec les hommes dans leur "caf". C'est l'occasion idéale de pouvoir parler avec eux de façon moins formelle que lorsqu'ils se trouvent à leur poste. Ils sont très intrigués par mes activités de pilote de dragsters et mes records du monde d'ecoélération, tandis que de mon côté je cherche à savoir pour-



*"Je ne cache pas que le fait de s'éveiller subrepticement dans la tranche torpilles, allongé sous un missile Exocet, provoque une impression assez particulière..."*



"Le commandant me propose d'aller dîner avec les hommes dans leur caf".



qu'ils se sont portés volontaires ou comment ils supportent l'éloignement familial, l'isolement... Les discussions sont très intéressantes jusqu'au moment où toutes les tables sont pliées et rangées pour laisser place au baptême ! Ah, la fameuse tradition du bol d'eau de mer, du bol de vin rouge, du bol de mixture et bien sûr du seau à proximité dans le cas où ! D'abord, les gars, c'est sympa de m'avoir épargné la mixture maison mais surtout, je suis assez fier que cette épreuve ait presque fait de moi un des vôtres puisque ces ignobles goûts salé-sucré m'ont permis d'obtenir mon livret d'heures de plongée signé par le commandant en second, et surtout de pouvoir chanter avec vous les chansons des sous-mariniers ! Merci encore pour ce beau moment à la caf et encore bravo pour les crêpes...

#### Hélictreuillage réussi

Mon dernier jour à bord est un véritable festival de sensations exceptionnelles dans la mesure où je pense que peu de visiteurs ont le privilège de visiter en détail la tranche nucléaire d'un SNA et de se faire hélictreuiller dans la même jour-

née. J'attends avec impatience le moment très particulier de cette visite à l'accès ultra-réservé. Fronçant légèrement le sourcil, le commandant nous dit : "Ne traînez quand même pas trop longtemps là-bas...". L'ami Steve me prend alors sous son aile et après m'avoir équipé d'un détecteur immédiat de radioactivité, direction le compartiment turbo-alternateur, les abords de la chaudière nucléaire jusqu'au point central tout à l'arrière du bateau. Impressionnant de complexité et fascinant d'esthétique technologique ! Steve m'en a parfaitement résumé le fonctionnement, enfin... quand le bruit assourdissant des turbines me permettait de l'entendre. J'ai vécu là un moment rare. C'est le jour J. Les dernières heures passent très vite surtout quand il faut que le bateau soit nickel avant de rentrer à Toulon pour accueillir quelques hauts gradés à bord. C'est d'ailleurs grâce à eux qu'après les au revoir de rigueur et quelques échanges de coordonnées, j'ai pu bénéficier d'un hélictreuillage pour retourner vers la terre ferme en Super Frelon. Je vous assure qu'il est impossible de mesurer l'intensité de l'adrénaline qui vous envahit. Et

pourtant j'ai de sévères éléments de comparaison dans ce domaine) quand vous vous retrouvez debout sur le kiosque d'un sous-marin qui continue lentement sa course en pleine mer avec le ventilateur d'un Super Frelon en quasi stationnaire au-dessus de votre tête ! Le pilote me fit le plaisir de tourner une dernière fois autour du Saphir pour le graver une dernière fois dans ma mémoire avant de rejoindre la base navale de Toulon. Entre ciel et mer, un casque anti-bruit sur les oreilles, je ne réalise pas vraiment la force de ce que je viens de vivre durant ces 66 heures de plongée. C'est pourquoi aujourd'hui, je suis infiniment reconnaissant au Sirpa Marine, à la Marine nationale, à tout l'équipage bleu du Saphir et à son commandant de m'avoir reçu aussi chaleureusement. Si en d'autres temps et en d'autres circonstances, je pense sincèrement que cette vie aurait pu me faire plonger, je suis désormais certain, ayant constaté que je ne suis pas claustrophobe, que je rêve de repartir bientôt à l'assaut du Saphir et surtout qu'il n'existe que deux types de bâtiments : les sous-marins et les cibles ! ●



"J'ai pu bénéficier d'un hélictreuillage pour retourner sur la terre ferme en Super Frelon."

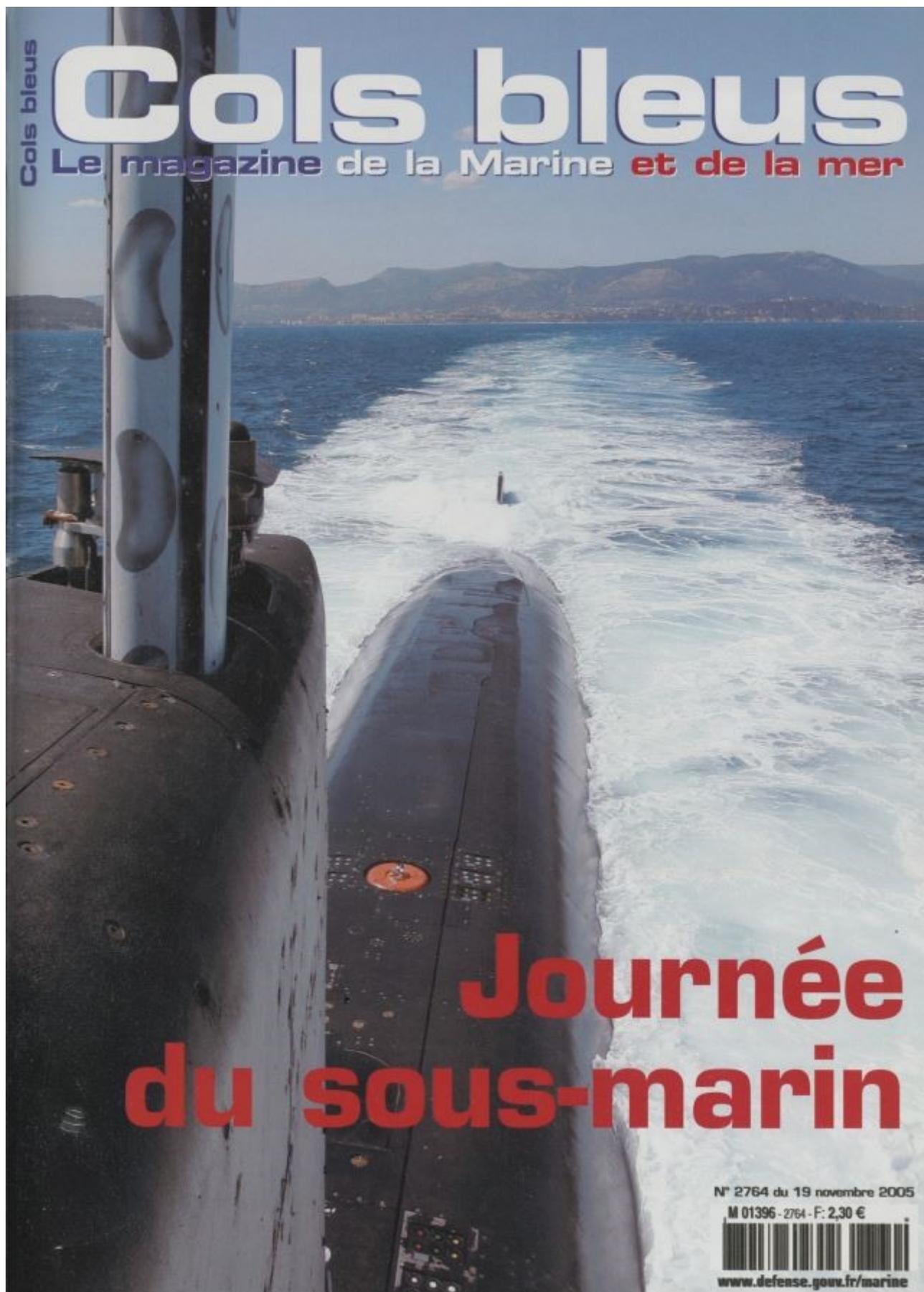




Moment de détente dans l'espace d'intimité du sous-marinier. "Être sous-marinier c'est appartenir à une famille, famille unie, famille ouverte, famille pleine d'entrain et de bonne humeur, famille fidèle, famille décidée, mais aussi famille indispensable pour partager, se soutenir, échanger. "  
Amiral Thierry d'Arbonneau



Au PCNO (Poste de commandement navigation opération) du Saphir. "Être sous-marinier, c'est d'abord être un marin, c'est ensuite être volontaire dans tous les sens du terme ; c'est relever des défis de tous ordres dans la durée, celle des longues semaines de la vie à bord, c'est avoir toujours les sens en alerte. "  
Amiral Thierry d'Arbonneau



Cols bleus

# Cols bleus

Le magazine de la Marine et de la mer

## Journée du sous-marin

N° 2764 du 19 novembre 2005  
M 01396 - 2764 - F: 2,30 €  
  
[www.defense.gouv.fr/marine](http://www.defense.gouv.fr/marine)

## Marines étrangères **Israël**

Le 19 novembre 2005, la Marine israélienne a commandé aux chantiers allemands HDW de Kiel deux sous-marins probablement du type *Dolphin* qui s'ajouteront aux trois unités du même type livrées en 1999 et 2000, les *Dolphin*, *Leviathan* et *Tekuma*. Ils auront un système de propulsion anaérobie, ce qui laisse à penser qu'ils pourraient également être du type 212 ou 214. Parallèlement à cette commande,

la Marine israélienne a acheté à la Marine allemande deux petits bâtiments d'expérimentation du type 745 : les *Y 865 Kalkgrund* et *Y 867 Bant* désarmés respectivement les 9 mai 2003 et 6 novembre 2004, et dont trois exemplaires restent encore en service en Allemagne, les *Y 863 Stollergrund*, *Y 864 Mittelgrund* et *Y 866 Breitgrund*.

CV (R) Bernard Prézelin - Flottes de combat

## La grande famille des sous-mariniers



Du 16 au 26 septembre, en collaboration avec la Marine, la section Béziers de l'Agasm de Caen a, dans le cadre de la foire internationale de Caen, tenu avec les réservistes de la Marine le stand de la préfecture maritime. Les réservistes, dont certains sont membres de l'amicale, ont informé les vocations naissantes sur les carrières offertes par la Marine. Les sous-mariniers, en activité ou non, ont présenté la sous-

marine aux jeunes et moins jeunes forts intéressés par ces bateaux noirs un peu mystérieux. Quelques souvenirs rapportés par des anciens ayant vécu des moments forts avant, pendant ou juste après la Seconde Guerre mondiale nous ont confirmé que la Marine en générale et les sous-mariniers en particulier formaient une grande famille unie, même de nombreuses années plus tard.

## Sur la route des Indes

Opérer le ravitaillement en mer d'une unité étrangère est chose fréquente pour les quatre pétroliers ravitailleurs et bâtiments de commandement et de ravitaillement français. Si l'opération est habituelle et rodée quand il s'agit de transférer du gazole ou du TR5, elle s'avère exceptionnelle quand il s'agit d'accomplir un ravitaillement de denrées avec un sous-marin étranger. C'est pourtant ce que vient de réaliser le BCR *Marne* en transit en océan Indien. Ayant fait surface pour soumettre un cas clinique au médecin de la *Marne*, le sous-marin néerlandais *Bruinvis* a sollicité le transfert de denrées fraîches pour reconstituer le stock de sa cambuse.

Demande peu orthodoxe mais aussitôt acceptée. Le ravitaillement a été accompli par deux rotations de l'Édo du bord. Tomates, pièces de bœuf, oranges, lait... en tout, une demi-tonne de vivres a quitté les antres du BCR pour connaître les abysses sous-marines. CR1 Hervé Pacault

*Cols bleus*





## Histoire timbrée



# Le centenaire de la naissance de Georges Millé

Le centre Commandant Millé a commémoré le 4 octobre 2005 le centenaire de la naissance du CC Georges Millé disparu en mer avec son équipage à bord du sous-marin *Protée*.

Sur la place d'armes du centre Commandant Millé, une assistance nombreuse formait un carré bien ordonné : garde d'honneur, autorités militaires, porte-drapeaux, personnels civils et militaires de la base, enfants des écoles, invités officiels, dont Alexandre Joly, maire de la commune de Houilles sur laquelle est implanté le site, Yves Millé, frère du commandant, et Raymond Moreles, ancien du sous-marin *Protée*.

À 10 h 20, le VAE Pierre-François Forissier, major général, ouvrait la cérémonie en compagnie du sous-préfet. Le CF Thierry Mercier, commandant le centre Millé, évoqua longuement la carrière de Georges Millé liée à celle du *Protée*. Un moment d'émotion palpable parcourut l'assistance lorsque les enfants de deux classes de CM2 du Réveil-Matin de Houilles épelèrent l'un après l'autre

le nom, le grade et la spécialité des 74 disparus du *Protée*. Le petit drapeau tricolore qu'ils tenaient à la main fut ensuite planté dans une vasque hautement symbolique. Impressionnant. La cérémonie officielle s'achève par un dépôt de gerbe, en présence de l'attaché naval de Grande-Bretagne, au pied du mémorial du commandant Millé.

### La dernière mission du *Protée*

Georges-Marie Millé est né à Paris le 11 décembre 1905. Après de brillantes études, il intègre la promotion 1927 de l'École navale. Il embarque ensuite sur différents navires de surface, mais une affectation en août 1931 sur le sous-marin *Achille* déclenche sa véritable vocation et le pousse vers l'école des officiers torpilleurs à Toulon dont il sor-

tira major. Le voici de plain-pied dans les forces sous-marines : le *Héros* en 1935, l'*Achille* à nouveau en 1937 et l'*Antiope* en 1941. Le 3 décembre 1943, le LV Millé prend le commandement du *Protée* basé à Alger. Le 18, deux semaines après son arrivée à bord, Millé reçoit l'ordre d'effectuer une patrouille devant Marseille dont il sait que la zone est truffée de champs de mines. Les 22 et 28 décembre, le *Protée* ne répond plus, et le 13 janvier 1944 il sera déclaré définitivement perdu. Le 2 mars 1944, le LV Millé est promu capitaine de corvette à titre posthume.

En avril 1995, le *Protée* est retrouvé gisant par 125 m de fond par le sous-marin *Remora* de la Comex. Les 74 sous-marinières, dont trois britanniques, reposent en paix au sein du *Protée* déclaré sépulture militaire.

### Oblitération du centenaire

En marge de la cérémonie officielle, un musée dédié à Georges Millé et au *Protée* attira nombre de visiteurs. De plus, dans le bâtiment Dupuy de Lôme s'installa pour l'après-midi un bureau de poste temporaire. Le timbre à date offert par la Marco-philie navale et le cachet commémoratif, tous deux dessinés par

Jean-Marc Leroutier du centre Commandant Millé, étaient à la disposition du public. Venu du Camp des Loges, les deux postiers militaires installés salle Protée n'eurent guère le loisir de contempler l'exposition marcopophile sur les sous-marins de nouvelle génération tant l'affluence fut nombreuse.

Le pacha, le CF Thierry Mercier, apprécia le vif succès de la parenthèse philatélique venant en conclusion d'une journée commémorative en tous points remarquable. ●

Jean-Paul Lecouvey

### Vente Adosm - Centenaire CDT Millé

L'enveloppe commémorative *Centenaire de la naissance du commandant Millé 1905-2005* est disponible au prix de 2 € l'exemplaire. Commande et règlement majorés de 0,64 € ou de 1,70 € en courrier suivi pour frais de port auprès de : Adosm philatélie - BP 13 - 00300 Armées. À noter : l'adresse de l'Adosm est modifiée.



**Sources:***Cols bleus*

Cols Bleus n° 2728 Cols Bleus n° 2754  
 Cols Bleus n° 2730 Cols Bleus n° 2755  
 Cols Bleus n° 2731 Cols Bleus n° 2756  
 Cols Bleus n° 2732 Cols Bleus n° 2757  
 Cols Bleus n° 2733 Cols Bleus n° 2758  
 Cols Bleus n° 2735 Cols Bleus n° 2760  
 Cols Bleus n° 2736 Cols Bleus n° 2761  
 Cols Bleus n° 2740 Cols Bleus n° 2763  
 Cols Bleus n° 2741 Cols Bleus n° 2764  
 Cols Bleus n° 2743 Cols Bleus n° 2766  
 Cols Bleus n° 2751 Cols Bleus n° 2768  
 Cols Bleus n° 2753

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](mailto: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](http://www.agasm.fr) et <https://www.facebook.com/agasmofficiel/>