



# TOP LA VUE N°10

LE MAGAZINE DES FORCES SOUS-MARINES

Janvier 2007

N° 10



## Dans ce numéro :

Edito d'Alfost	P. 1
Premier tir M 51	P. 2
Escale en Nouvelle Ecosse	P. 3
Augusta, escapade sicilienne pour le SNA	P. 4
Des médecins sous-mariniers à Kaboul	P. 5
Le risque feux de forêt sur le site de la pyrotechnie de Guenvenez	P. 6
Baptême de plongée—épisode 2 : on plonge !	P. 7
Sous terre et sous les mers	P. 8
Journée cohésion de l'EM Alfost	P. 10

L'année 2006 s'achève. Elle n'a pas été facile mais son bilan est riche en satisfactions pour les forces sous-marines.

Pour la FOST, le début d'année aura été marqué par la visite du Président de la République à l'Île Longue, qui a une fois de plus affirmé l'importance et l'actualité de la mission de dissuasion. Le 9 novembre, la réussite remarquable du premier tir M 51 a démontré que le renouvellement de nos moyens, en parfaite cohérence avec les concepts exposés par le Président, étaient en bonne voie. Tout au long de l'année, nous avons tenu la posture, tout en contribuant à la réalisation de travaux d'une ampleur et d'une complexité exceptionnelles sur le site de l'Île Longue, dans le respect des échéances.

Nos SNA ont déployé une activité soutenue, à la faveur d'une bonne disponibilité qui confirme l'amélioration observée en 2005. Cette activité s'est déroulée dans des zones très vastes. Trois équipages différents ont opéré en Océan Indien, y assurant une présence pendant six mois au total. Les patrouilles en Méditerranée, les exercices conduits avec nos alliés au large de la Floride ou du Cap Vert, la seconde escale d'un SNA en Russie ont également constitué des temps forts au cours desquels notre savoir-faire a été mis en valeur. La signature ces jours derniers du

## L'EDITO DE L'AMIRAL

contrat Barracuda consolide la pérennité de cette capacité que seules détiennent les grandes marines. Nos stations de transmissions, sans lesquelles les missions de nos sous-marins ne pourraient être menées à bien, ont fait preuve d'une disponibilité sans faille. Je n'oublie pas le CIRA, qui a pleinement répondu aux sollicitations des escadrilles tout en menant à bien la modernisation de ses équipements.



Je vous remercie de vos efforts et vous félicite pour votre cohésion. A toutes et à tous j'exprime ma confiance, au seuil d'une nouvelle année au cours de laquelle de nouveaux défis nous attendent. En particulier nous devons plus que jamais témoigner vers l'extérieur de notre compétence et valoriser notre action.

Je vous adresse à tous, militaires et civils des forces sous-marines, ainsi qu'à vos familles et à ceux qui vous sont chers, mes vœux les plus sincères et chaleureux pour l'année 2007.

Vice-amiral Yves Boiffin

Journée du sous-marin, 27 novembre 2006



## PREMIER TIR M51

Le 9 novembre, dans le ciel clair de Biscarosse s'élevait d'un trait et sans coup férir, le premier exemplaire du missile M51. Ce vol marquait l'aboutissement de plusieurs années d'études de conception et de développement.



Depuis 1996, des choix techniques, financiers et opérationnels ont été faits : propulsion butalane, navigation du missile à l'aide d'un système de recalage astral, actionneurs de tuyères électriques (vérins) pour ne citer que les plus « visibles ». Le plein succès de ce premier vol confirmait brillamment la justesse des décisions prises il y a déjà bien longtemps. En particulier, le programme d'essais avait été réduit au strict minimum et ce premier tir en « coup complet » comportait de nombreux risques. L'acquisition par le BEM MONGE des objets expérimentaux à quelques 3000 km dans le grand sud du Groenland permettait de lever un certain nombre de réserves, de doutes et d'incertitudes.

Le programme M51 ne se limite pas au seul missile, mais il implique aussi une adaptation très importante de son environnement embarqué comme terrestre. Tout le système d'armes de dissuasion bénéficie de la dynamique du programme M51. En premier lieu, les installations de soutien de l'Île Longue et de l'annexe de Guenvenez connaissent une sérieuse mise à niveau quand ce n'est pas une reconstruction nouvelle pour s'adapter aux 55 tonnes du missile (à comparer aux 36 tonnes du M45). Dans le cas de Guenvenez les améliorations portent sur la simplification de la chaîne de construction du missile avec la suppression des postes d'intégration en Aquitaine et leur regroupement avec les postes de maintenance de Guenvenez. Avec la centaine d'ingénieurs et de techniciens nécessaires à ces activités sur la durée de vie du système (30 ans et plus....), la presque île de Crozon vient discrètement de rentrer dans le

monde très sélect des zones d'activités aérospatiales.

Pour la suite, la manutention des missiles à l'Île Longue se trouvera simplifiée par la suppression des ruptures de charges lors des opérations de jonctionnements et de transports. A bord des SNLE, les mouvements d'embarquement et de débarquement seront rendus encore plus sûrs par l'adjonction d'un système d'amortissement pneumatique anti-choc.

La composante embarquée présentera de grandes similitudes fonctionnelles avec le SAD M45 mais la mise en œuvre du missile sera simplifiée. Un prochain article présentera en détail la mise en œuvre du SAD.

### Principales dates du programme

1996 : Définition du missile M51  
1998 : Lancement du développement  
2004 : Lancement de la production  
2010 : Mise en service du SAD M51 sur le Terrible



### Principales caractéristiques principales du M51

Longueur : 11,20 m  
Diamètre : 2,3 m  
Poids : 56 tonnes  
Portée : au delà de 8 000 Km

CF Gloux LOG/STRA EM ALFOST

## FENETRE SUR LA FORCE :

### ESCALE EN NOUVELLE ECOSSE

« Top la vue... Au poste de manœuvre par tiers pour navigation par temps de brume ! » Tels sont les premiers mots du commandant au moment de faire surface pour rejoindre les côtes de la Nouvelle Ecosse. Donc, pas d'été indien, ni de soleil ou de bikini, mais le classique passage d'une houle à l'autre, du brouillard breton aux brumes de Terre Neuve...le Cap Nord ne s'appelle t-il pas d'ailleurs « Cap Breton » ? Cinq mètres de houle, impossible de distinguer l'arrière du navire... L'escale à Halifax est différée, tous prient Eole, pour une fois. Enfin, des odeurs boisées atteignent la passerelle et contrastent avec les lourdes effluves huileuses émanant du sas d'accès ; l'après-midi apporte un vent de terre salvateur, léger mais suffisant pour dissiper la couche brumeuse qui recouvre l'estuaire.

Dès l'accostage, l'accueil est chaleureux et l'Améthyste rapidement prise en charge, perfusée par le quai. Une délégation d'officiers canadiens, pilotes d'hélicoptères, surfaciens et sous-mariniens, se présente ; ils viennent préparer les exercices qui auront lieu après l'escale. 19h00, le briefing se termine enfin, mais, si la journée est longue depuis l'aube, la soirée débute.

L'hôtel Citadel ouvre alors ses portes, ses chambres et les baignoires sont prises d'assaut : il s'agit d'honorer nos hôtes, non pas en singeant ces monstres d'Halloween, hideux et odorants qui déjà hantent les rues, mais bien en brandissant les couleurs françaises dans cette capitale économique et financière.

Où aller ? Suivre les lumières est sans doute une réponse, la seule qui ce vendredi anime les marins de l'Améthyste transformés en papillons de nuit. La gastronomie est aussi au rendez-vous ; même si les trentaines garantissent leur quota de calories, rien n'est comparable à un homard fraîchement pêché à Peggy's Cove, un filet de Caribou dégoté à Breton Wood, ou des pounds cakes au sirop d'érable. Le week-end commence, avec ses charmes.

Les jours qui suivent sont studieux, pour tous. Symposiums, échanges entre carrés, visites. L'école des Opérations Navales des Forces Canadiennes est découverte. Fruit de ce que serait en France le mariage de l'ENSM et du CIN Saint Mandrier, elle accueille, forme et entraîne tous les sous-mariniens canadiens, de leurs premiers pas jusqu'au poste de commandant en second. En effet, dépourvus jusqu'à présent de réelles capacités de simulation en équipe et à cause d'une période de transition difficile entre les types UPHOLDER et VICTORIA, les cours de commandement des officiers canadiens ont la plupart du temps été suivis aux Pays-Bas. Cela devrait changer d'ici



*Argyle Street, centre ville d'Halifax (Image Wikipédia)*

quelques temps puisque un nouveau simulateur global d'opérations sous-marines est en construction et sera inauguré en mai 2007, par une communauté de sous-mariniens. Evidemment, les représentants des forces sous-marines françaises sont attendus.

Les conditions de l'appareillage du 18 octobre sont cohérentes... Elles ont changé plusieurs fois en deux heures pour revenir vers un triptyque familier depuis que l'Améthyste a franchi Gibraltar : pluie, brouillard, houle...Le pilote ne pourra débarquer et le commandant lui demande en conséquence de se placer sur l'avant du SNA, à 100 mètres pour ouvrir la voie. Le chenalage est fluide et, bientôt le SEA KING de SHEARWATER est en approche. Il sort du brouillard ; étonnement, tout se dissipe autour du SNA, les sacs s'échangent : homard contre vin rouge, il faut bien lester les sacs...Cela amuse l'officier de liaison embarqué, le LT OUELLET, futur officier opération du sous-marin HMCS CORNER BROOKS qui est venu apprécier les méthodes de travail de l'Améthyste et découvrir le système de combat TITLAT. Espace et luminosité le fascinent ; il est surpris par le silence qui règne au CO, surtout lors du rappel au poste de combat alors que le HMCS WINDSOR pénètre dans la pastille du premier CARTWHEEL et que l'Améthyste s'apprête à l'engager.

Pas de temps mort, à peine ce sous-marin a quitté la zone que déjà les frégates HMCS ATHABASKAN et MONTREAL se présentent pour recevoir l'extrême onction dans le cadre des A5 et d'A6. Et, comme tous doivent y trouver leur compte, l'Améthyste reprend la vue, simule une salve de SM39 puis effectue cinq tours d'antenne radar. Subitement, les choses changent ; les bouées actives pleuvent, elles entourent le SNA qui est pris dans une nasse sans issue malgré une bathy NOVEMBRE atypique. ESUS code 1. DOLPHIN 102.

STOP TIME. L'Améthyste fait surface ; le zodiac de l'ATHABASKAN vient récupérer l'officier de liaison qui retournera sur les bancs de l'Ecole des Opérations Navales en rêvant d'un CORNER BROOKS croisant à 22 nds, où les douches sont quotidiennes et le taux d'oxygène maintenu à 21% sans pour autant passer cinq heures au schnorchel...Les charmes du SNA en somme.

CF Véran, SNA Améthyste



Port d'Halifax vue de Dartmouth (Image Wikipédia)

## AUGUSTA, ESCAPADE SICILIENNE POUR LE SNA « CASABIANCA »

A l'aube de ce lundi 04 décembre 2006 et après quelques semaines d'activités à la mer, se dessine enfin devant l'étrave du sous-marin « Casabianca », la baie d'Augusta. Après avoir remonté sur le pont l'antenne linéaire acoustique avec le concours du BSR « Béliet », cap est mis vers le fond de la baie où les moyens portuaires de la Marine italienne sont en attente. L'impatience de toucher cette terre nouvelle pour l'équipage est grande car Augusta est l'unique escale du cycle opérationnel. Le « Casabianca » s'accoste en milieu de matinée à l'intérieur du port civil, principal point d'entrée de produits pétroliers de la Sicile comme en témoignent les nombreuses raffineries qui jalonnent ses abords.

Une fois les servitudes de quai installées, l'équipage quitte le bord pour découvrir l'hébergement à l'hôtel situé à Syracuse, ancien vestige de l'époque grecque. Cette ville ancienne, réputée pour ses sites archéologiques, est également célèbre pour avoir abrité le célèbre mathématicien Archimède. Aux temps où elle était sous influence grecque, l'homme de science en conçut les fortifications avant qu'elle ne soit envahie par les romains.

Plus éloigné de la ville, l'Etna, suscite non seulement de la curiosité de la part de l'équipage mais aussi de l'inquiétude en raison de son activité apparente. En effet, dès la nuit tombée, des coulées de lave en fusion jaillissent du cratère et sont visibles des dizaines de kilomètres aux alentours du volcan.

En raison de ses multiples activités touristiques et balnéaires, cette escale en terre sicilienne est toujours très convoitée par les marins de passage. Malgré la période hivernale, l'équipage profite intensément jour et nuit de cette escapade de quatre jours. La cohésion de l'équipage, réarmé depuis le 01 août 2006 après huit mois d'IEI sans équipage, se renforce tout au long de l'escale, qui file à tout allure.

Et, en ce début de soirée du 07 décembre, le départ des hôtels approche car l'heure est venue de poursuivre l'activité opérationnelle qui est déjà programmée jusqu'à Noël. A l'aube du 08 décembre, chacun retrouve sa place à bord pour appareiller vers d'autres profondeurs. Après quelques heures de transit en surface, le « Casabianca » regagne le Sud-Est de l'île de Sicile pour disparaître de la surface pour quelques jours d'activités à la mer.

SNA Casabianca



## DES MEDECINS SOUS-MARINIERS A KABOUL

Le 14 juillet 2006 était inauguré à Kaboul le Groupe Médico-Chirurgical (GMC-K) mis en place par le service de santé des armées. Cet « hôpital de campagne » est implanté au sein du camp militaire international de Warehouse, siège de l'état-major régional des forces de l'OTAN (RCC/Regional Command Capital) et d'une partie des forces patrouillant dans la capitale afghane.



Premier exemplaire de sa génération, cette structure métallo-textile fut montée en moins de deux mois. Spacieuse, ergonomique et innovante, elle abrite 3 blocs opératoires, une vaste salle d'urgence, 4 lits de réanimation et 24 d'hospitalisation. Avec sa dotation technique, elle offre des conditions de soins très proches de celles d'un hôpital métropolitain.

Soutenue par une quarantaine de militaires français, l'équipe médicale se compose de deux chirurgiens, d'un anesthésiste réanimateur, d'un interniste, d'un



urgentiste, d'un ophtalmologiste et d'un dentiste. Une équipe chirurgicale allemande renforce cette organisation.

La principale mission du GMC-K est le soutien des forces françaises et d'une dizaine de contingents

étrangers ayant signé une convention avec la France. Dans la limite de ses capacités, il assure une aide médicale à la population locale.

Depuis le mois d'août, ce sont deux médecins de l'ESNLE qui se sont relayés comme médecin urgentiste. En charge de l'accueil des urgences médico-chirurgicales, ils ont organisé l'activité de ce service. Au contact direct avec la population se présentant à l'entrée du camp, ils ont établi un système de triage afin d'éviter l'engorgement du GMC. En effet, devant un climat d'insécurité grandissant, la réservation des capacités du GMC à faire face à un afflux massif de blessés est une préoccupation constante. Après leur prise en charge initiale allant d'un simple pansement à une véritable opération chirurgicale, les patients civils afghans sont transférés vers des structures de soins locales.

Participant aux opérations chirurgicales, pratiquant des gestes de réanimation, les médecins sous-mariniers ont trouvé au GMC un terrain d'exercice particulièrement adapté à leur formation.



Pour des médecins généralistes aux compétences élargies, la prise en charge de blessés de guerre, le contact avec la population locale et le travail en ambiance multinationale représentent une expérience particulièrement enrichissante.

Médecin principal Nicolas Granger-Veyron  
Médecin adjoint de l'ESNLE

## LE RISQUE FEUX DE FORET SUR LE SITE DE LA PYROTECHNIE DE GUENVENEZ

Moins connue que la base opérationnelle de l'Île Longue par la majorité du personnel de la FOST, la pyrotechnie de Guenvenez, située à 4 Km de l'Île Longue en direction de Crozon, s'étend sur une superficie d'environ 169 hectares. Ce site au relief accidenté est particulièrement composé de forêts de conifères, de broussailles et d'ajoncs épineux.

La présence de bâtiments à vocation pyrotechnique parmi cette végétation a conduit la compagnie des

attaques dès son approche par la défense de points sensibles ou la création de lignes d'arrêts.



*Défense d'un point sensible*



*Réseau d'accès secondaires*



Au regard de la sensibilité du site, en sus de ces capacités d'intervention, la prévention incendie feu de forêt doit rester la priorité en saison estivale. Pour prévenir ce danger, en fonction de l'indice IFM (indice feu météo) délivré par météo France, les marins pompiers anticipent l'estimation et l'emplacement des moyens à mettre en œuvre et réalisent des rondes sur ce site.

Nota : L'indice IFM prend en compte la température, l'humidité de l'air, la direction et la vitesse du vent et la hauteur des précipitations.

marins pompiers de l'Île Longue à se doter de moyens adaptés à ce risque incendie. Hormis les fourgons pompe tonnes 4x4 déjà existants, un camion citerne feu de forêts (CCF) de 4000 litres d'eau a rejoint le parc de véhicules au printemps 2006. Ce nouveau moyen requérant des qualifications spécifiques pour la lutte contre les feux de forêt, des formations élémentaires d'équipiers « FDF1 » et de chefs d'équipe « FDF2 » ont été mises en place avec le concours de spécialistes des marins pompiers de Toulon.

Afin de favoriser une approche du feu, de limiter les surfaces parcourues par les flammes et d'intervenir



*Attaque de feu de cimes à l'aide de canons*



*Torchère de pin maritime Feu Menez-Hom 2006*



*CCF 40000 marins pompiers Ile Longue*



*Entraînement des marins pompiers sur le site de Guenvenez*

au plus près des bâtiments, des accès (rocodes et pénétrantes) ont été réalisés sur l'ensemble du site. Ce quadrillage permet de mettre en place la tactique d'intervention sur feux de forêts qui consiste à effectuer des actions offensives (aller chercher le feu) ou des actions défensives (attendre le feu et mener une

Major Michel Sénéchal,  
commandant en second  
de la compagnie des marins pompiers  
de l'Île Longue

## BAPTÊME DE PLONGÉE—ÉPISODE 2 : ON PLONGE !



L'indicateur de profondeur est à neuf mètres quand le pacha ordonne de hisser le périscope d'attaque. J'apprends qu'il existe deux périscoopes dans un sous-marin : un de veille situé sur l'avant et un d'attaque quelques mètres en arrière. Le sous-marin plonge en douceur. 12 mètres. 13 mètres. Autour, quelques bruits étranges : des sifflements légers et des borborrygmes aqueux qui proviennent de la purge des ballasts. 14 mètres. « Tous les mâts sont vus affalés au Central. Est-ce clair pour l'air des ballasts ? » Le maî-

sentons quasiment plus le roulis et les visages revivent. « En route au 170 », hurle alors le pacha. Nous nous dirigeons vers le sud.

« Lieutenant de vaisseau P. prend le quart. Profondeur 16 mètres, réglé avant 2 ». Au PCNO, deux chefs de quart, un pour le CO et un pour le Central. Le Saphir est en période de qualification, ce qui signifie qu'une pléiade d'exercices est prévue pendant ces trois jours de plongée. L'équipage va fonctionner par bordée pendant trois jours. Le ton est donné dès les premiers instants. Un exercice de lutte anti-navires côtiers : « Bonne chance à tous », annonce alors le pacha, tandis que l'heure Zoulou est décrétée dans tout le bord. Déjà dans un autre monde, ce changement horaire matérialise davantage encore l'aventure que se profile. Le pacha, du haut de son fauteuil qui le projette face au périscope d'attaque, demande une synthèse de la situation radar. « Un écho dans le 005 pour 10 nautiques, répond le CO ; un autre dans le 026 à 15 000 mètres, et un écho dans le 177 par 15 000 mètres ». Nous filons à 7 nœuds, mais la vitesse ne laisse aucune trace sensorielle, plutôt même une sensation d'immobilisme. Le sous-marin cherche à fuir et à ne pas être détecté, et, quelques longues minutes plus tard, plus aucun contact radar n'est établi. Aucun bâtiment ne menace le Saphir. « 16h30 Zoulou. On descend à 55 mètres. Rondes d'étanchéité ». Nos corps nous semblent irrésistiblement attirés vers l'avant du sous-marin, avec une grande lenteur cependant. Il suffit de quel-



*Le cuisinier et le boulanger du Saphir dans leur cambuse*

tre de central répond à son collègue : « Assiette à + 0,5. On redescend, c'est clair CO ? Fermez les purges. Purges fermées au Central ». L'ambiance est donnée par ces mots magiques, comme dans un film d'aventures. Nous sommes bercés par les flots tout autant que par l'environnement sensoriel qui se crée devant nos yeux lumineux. Le PCNO est plongé dans une semi obscurité. De tous bords, des voyants multicolores, des écrans bleuâtres, un arc-en-ciel de lanternes polychromes qui donnent le tournis. Le PCNO ressemble à une boîte de nuit silencieuse dans laquelle aucun mot, aucune parole ne peuvent se confondre avec une autre. Chacun parle en écoutant d'abord l'autre et les vocables ne se mélangent à aucun moment. A tour de rôle, les deux parties du PCNO se répondent. A tribord, le CO, plongé dans une obscurité quasi totale, déflorée simplement par une foultitude d'écrans aux dominantes bleuâtres. A bâbord, le Central, éclairé par une atmosphère bien plus ambrée ; deux barreurs, sous contrôle du maître de Central, tiennent une sorte de manche de pilotage d'avion. Les hommes du Central sont en liaison constante avec les cinq marins qui se trouvent au même moment tout à l'arrière du bâtiment aux machines. « immersion 16 mètres ». Le pacha est campé à l'intersection de ces deux salles de spectacle et a l'immense privilège d'admirer les derniers rayons du soleil, face à son périscope d'attaque qui profite des derniers instants de vagabondages diurnes. Sur un écran adjacent, biffé d'une croix comme dans un film, nous apercevons nous aussi la surface et les crêtes moutonneuses que laisse une Méditerranée agitée et harassée par la violence du mistral. Nous ne



ques courts instants pour atteindre cette profondeur. Il suffit aussi de ces quelques instants pour chasser définitivement la naupathie, comme l'avait certifié le pacha.

Nous continuons notre descente. « A tous compartiments, on descend à 100 mètres. Surveillez l'étanchéité ». Le silence s'évapore alors et une nuée de bruits aqueux naît de tous bords et paraît s'écraser contre la carlingue du sous-marin. Nous imaginons la faible distance qui nous sépare des eaux sous-marines. Les ballasts se remplissent d'eau.



Les marins du PCP (poste de commande propulsion)

Rien ne se passe. J'en suis presque surpris, ravi aussi. C'est un bonheur pour le néophyte. 300 mètres ! Nous avons 300 mètres d'eau au dessus de nous, quelque part au milieu de la mer Méditerranée ! Nous sommes tels des enfants, tandis que le reste de l'équipage vaque à ses occupations sans broncher. Vers 18 heures, le Saphir, alors remonté aux alentours des 100 mètres, se permet une petite pointe de vitesse à 22 nœuds. Là, nous percevons cette sensation de célérité, très distincte de l'immobilisme apparent habituel. Le bruit aussi est différent. Des résonances émergent et des vibrations nous remuent intérieurement, tandis que les cloisons paraissent frissonner de bonheur.

Médecin principal ® Luc-Christophe Guillerm  
(suite au prochain numéro)

Quinze minutes plus tard, la diffusion annonce le prochain chiffre de 300 mètres. Le Saphir va alors plonger dans les abysses méditerranéens en quelques minutes, juste le temps d'époumoner ses ballasts et se précipiter, avec la lenteur apparente d'un paresseux de Guyane, dans les vertiges de la grande bleue. Le museau de la bête pique vers l'avant et entraîne nos corps dans une sorte de décélération inéluctable que nos muscles tentent de corriger par des attitudes ubuesques. Les placards du carré claquent, mal arrimés par notre sympathique motel qui nous sert un coca-cola comme s'il était serveur dans un restaurant de notre belle France. A 17 heures et cinq minutes Zoulou, nous atteignons les 300 mètres. En quelques instants, tout redevient alors calme et apaisé. Nos organismes reprennent leurs attitudes terriennes d'homos sapiens. Nous redressons le torse et laissons la nouvelle gravité influencer sur notre corps.



## SOUS TERRE ET SOUS LES MERS (MEMOIRE D'UN ANCIEN) - CHAPITRE 8 :

Fin Mars 1965, nous faisons toujours route Nord et bien sûr, plus nous montons, plus le temps commence à fraîchir et il nous faut meubler ces instants de transit par les corvées rituelles des poubelles, du quart et les personnes supplémentaires que nous avons embarquées pour l'occasion et qui en l'occurrence sont un ingénieur hydrographe et un médecin commencent à parcourir le bord pour vérifier que la forme des membres d'équipage n'est pas mauvaise, et à récupérer à l'aide d'un seau lancé le long des ballasts un peu d'eau de mer afin de vérifier la salinité. Les glaçons ne se firent pas attendre longtemps et le commandant s'organisa pour y faire un slalom géant spécial sous-marin du type « Narval » puis comme ils devenaient toujours plus gros il fallut se rendre à l'évidence : pour aller plus loin, il nous fallait plonger dessous. Tous les jours, nous allions faire un tour sous la glace et revenions en lisière du pack pour la nuit pour recharger les batteries car nous allions avoir besoin de toute leur capacité.

Le « Narval » qui lui aussi devait plonger sous la glace a eu des ennuis (de chambres froides (Sic), nous a laissés le remplacer ce qui fait qu'au lieu d'aller sous la glace alternativement tous les deux jours, le « Dauphin » y allait tous les jours. Pour pouvoir faire surface, il était prévu que des « Neptune » (prédécesseurs des Atlantique) de Lannbihouée bombardent la glace afin d'y faire une « Polynia » pour nous aider à faire surface mais nous n'avons jamais trouvé les trous. Puis vint le moment tant attendu, mais ce moment, il fallait le gagner et nous eûmes droit à un poste de combat mémorable afin d'affiner la pesée avec le lest humain car pour ne pas tout arracher, il nous fallait faire surface « Stoppé » ce qui n'est pas évident et trois bonhommes sur l'AV puis après une personne sur l'AR. jusqu'à une meule portative que l'on avait au poste extrême AR de 15 Kgs qui a servi de lest. Les sondeurs de glace qui travaillaient à l'envers puisque un sondeur est fait normalement pour travailler de haut en bas indiquèrent une partie moins épaisse et à cet



instant, on chassa partout. Je ne vous dit pas la joie qu'il régna à bord sitôt que le bateau fut sorti de dessous la glace et la première chose que vit le pacha quand il sortit par le panneau fût les dégâts occasionnés par les quelques 1,30 m de glace que nous venions de briser. Les antennes en particulier l'antenne basse AR, les soutes extérieures crevées, un feu de navigation cassé (Tb) qu'il m'a fallu remplacer par une température de **Moins 17°**. Mais après ce travail j'ai pu aller jouer avec mes petits camarades sur la glace à la bataille de boules de neige car nous y sommes restés quand même tout l'après midi. (Cela se passait le 31 Mars 1965).

Hambourg où nous faisons une escale de trois jours, parmi le comité d'accueil nous voyons l'Amiral Doënitz et nous les marins qui revenons du pôle sommes accueillis dans une brasserie géante le « Zillertall » où un orchestre tyrolien joue une musique scandée où après chaque morceau, le chef vient dans la salle avec son chapeau à plume à la main et l'a posé sur la tête de notre second-maître DSM, Marcel Le ..... Il lui a donc fallu diriger l'orchestre, en tenue avec le chapeau tyrolien sur la tête et bien sûr payer la tournée mais la surprise fût de taille pour les Tyroliens quand ils ont vu notre Marcel boire sa pinte de 1 litre de bière cul sec et insister pour que les musiciens fassent la même chose alors qu'ils ne devaient pas en



*Nous approchons du pack*



*Je pose pour la postérité (31 mars 1965)*



*Une bonne équipe sur la glace*

Après nous être bien amusés à la bataille de boules de neige et que le pacha nous ait dit de faire quand même attention car il y avait 2000 Mètres de fond, il a été décidé de mettre à l'eau les plongeurs du bord et voilà nos deux amis (Boune et Gueury) à s'équiper non pas d'une mais de deux combinaisons en néoprène, de se barbouiller la figure avec du beurre et plonger sous la banquise voir si les hélices étaient toujours en état ainsi que les barres. Au compartiment des Electriciens, généralement le plus chaud du bord il y avait une épaisseur de glace de 0,5 mm sur la coque épaisse et nous supportions le blouson de mer. Bien sûr, nous avons peur que la glace se referme et nous avons lancé les deux bords en charge autonome afin de parer à toute éventualité.

Pour fêter cet événement, le cuistot et le commis ont été à la peine car ils nous ont fait un gâteau vraiment super bon et faire de la pâtisserie pour 70 personnes dans une cuisine de 4m<sup>2</sup> ce n'est pas facile.

Si vous voulez le détail de cette croisière « Sauna », reportez vous à notre site internet qui est : [as-soc.wanadoo.fr/sous.marin/agaasm](http://as-soc.wanadoo.fr/sous.marin/agaasm) .

Ensuite, pour partir, nous avons essuyé une tempête monstre qui a arraché le dôme sonar AV. qui nous a obligé à nous dérouter vers Stavanger que l'on a vu avec une paire de jumelles et qui a permis aux spécialistes de notre bâtiment de soutien « Rhône » d'effectuer le remplacement de la pièce.

Quelques jours de mer encore et nous arrivons à

être à la première (pinte). Les applaudissements fusèrent et bien sûr, là bas, il était judicieux de monter sur les tables en criant « Prosit » pendant que les serveuses très avenantes n'arrêtaient pas de fournir les consommateurs en chopes de 1 litre.

Que de toasts portés avec des inconnus, des connus, des camarades ou amis, à la santé de tout et de n'importe quoi, que de chants repris en chœur, que d'éclats de rire roulant à travers l'espace enfumé et fleurant bon la bière. Ah, si toutes les villes étaient aussi accueillantes. Comme ils sont simples et gentils ces amis d'une nuit, mais comme elle est courte cette nuit là.

Après cette escale qui a fait beaucoup de bien à tout le monde, nous sommes rentrés à Lorient le Lundi 19 Avril, bien sûr le lundi de Pâques et le temps que les autorités se racontent les résultats de notre expédition nous n'avons eu qu'une demi-journée de libre et le mardi il nous fallait être à bord.

Claude Rogel  
Président de l'Agasm section Minerve

## TOP LA VUE

LE MAGAZINE DES FORCES SOUS-MARINES

EM ALFOST  
BP 500  
29240 BREST ARMEES

Téléphone : 02 98 22 98 05  
Télécopie : 02 98 22 97 37  
cabinet. [alfost@marine.defense.gouv.fr](mailto:alfost@marine.defense.gouv.fr)



## JOURNEE COHESION DE L'EM ALFOST

Jeudi 12 octobre, le personnel de l'EM ALFOST participe à sa journée cohésion.

La « balade » de cette année compte environ 18 km entre la plage de Trégana et l'EM ALFOST à travers les sentiers côtiers. Un petit groupe a, quant à lui, décidé de faire le parcours en VTT.

Clous de cette journée, un temps magnifique et un repas typiquement breton au Fort du Dellec. Un grand merci aux organisateurs de cette journée.



## « DERNIERE MINUTE » - EN BREF !

Le mercredi 06 décembre 2006 était organisé le deuxième cross des forces sous-marines (édition 2006-2007) au bois de Keroual.

Sur un parcours de 6,183 Kms et dans des conditions météo pluvieuses, l'équipe de l'EM Alfost s'est classée en 3ème position sur un total de 11 équipes et 168 participants.

La prochaine étape pour cette jeune équipe est la préparation d'un semi marathon où ils participeront, dans un esprit de cohésion, à la représentation des forces sous-marines.

Principal classement individuel :

6ème : CC Lhotelain	26ème : SM Larbaestier
15ème : PM Talabardon	45ème : SM Triplet
20ème : LV Mathel	83ème : PM Chopinaud



## « DANS LE PROCHAIN NUMERO... A PARAÎTRE »

« Le centre de transmissions de France Sud rejoint les forces sous-marines » - « Renaissance du dixième équipage des sous-marins nucléaires d'attaque » (CC Matthieu Gérault) - « le SM Fleuridas, sous-marinier et cuisinier d'excellence », « Le Saphir Ruphir à Epinal » (EV1 Florent Lagny) -

AMIS LECTEURS, A VOTRE PLUME !

VEUILLEZ ADRESSER VOS PROJETS D'ARTICLES AU :

CABINET ALFOST  
A L'ATTENTION DE MELLE KERDONCUFF VALERIE  
BP 500  
29240 BREST ARMEES



Directeur de la publication : VA Yves Boiffin

Comité de rédaction : CV Jean-Marc La Marle— LV Sandrine Fourel — EV1 Aurélie Maheo — ASP Emilie Jamain — EV1 Thomas Maire — Mjr Emmanuel Comble — Melle Valérie Kerdoncuff

Imprimerie : Repro ENSM/Brest