



# TOP LA VUE N°18

LE MAGAZINE DES FORCES SOUS-MARINES

Mai 2009

N° 18



Dans ce numéro :

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

## L'EDITO DE L'ADJOINT

### DE LA SECURITE A LA MAITRISE DES RISQUES

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



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

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



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

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

CV Bernard Depardon



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

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

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

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

EV2 Hervé Dossmann



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

CV Depardon - Adjoint FOST (EN 74)

## IEL DU RUBIS—ENFIN DE RETOUR A TOULON !

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

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

IEL à Brest : une période d'entretien originale,

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

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

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

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

Du contrat à la réalité !

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

