



NEWSLETTER



BSAM GARONNE

A 605

N°2
Novembre 2021



LV Grégoire BERT
Commandant du BSAM Garonne

Editorial

Chers professeurs, chers élèves,

Le 21 octobre dernier, le BSAM Garonne larguait les amarres en direction des côtes britanniques. Près de trois semaines plus tard, nous sommes de retour à Brest, notre port base. Cette période de mer, particulièrement riche pour l'ensemble de l'équipage, avait un double objectif.

L'enjeu principal de ce déploiement était la qualification de notre bâtiment à la mise en œuvre d'un système d'intervention conçu pour porter assistance à un équipage de sous-marin en détresse aux fonds des océans. Ce dernier fut réalisé en partenariat avec les britanniques depuis le port de Falmouth, au sud-ouest de l'Angleterre.

Ensuite, avant de faire escale dans le port de Portsmouth, la *Garonne* a sollicité la participation de la marine britannique afin de réaliser un exercice de remorquage avec un de ses navires. Cette manœuvre inédite, du fait du tonnage du bâtiment, fut une belle réussite pour l'équipage.

Après trois jours d'escale à Portsmouth, nous sommes de retour à Brest. Dans quelques jours, nous effectuerons une relève d'équipage c'est-à-dire que nous confierons le bâtiment à l'équipage « B » pour les quatre prochains mois. Cette période à terre permettra de prendre des permissions, de réaliser des stages et des formations et de préparer la prochaine période de mer (à compter du mois d'avril).

L'ensemble de l'équipage se joint à moi pour vous souhaiter une belle semaine !

Bonne lecture à tous !



L'exercice SILVER LINK

Du 25 au 31 octobre 2021, la *Garonne* a participé à l'exercice *Silver Link* sur les côtes britanniques. Cette opération consistait à embarquer le système d'intervention NSRS c'est-à-dire l'ensemble du matériel nécessaire pour mettre en œuvre un drone sous-marin à partir de la plage arrière du bâtiment. Ce système vise à porter assistance à un équipage de sous-marin en détresse, jusqu'à 600 mètres de profondeur, dans le monde entier et en moins de 56 heures.



Concrètement, l'exercice s'est déroulé en trois phases. Une première phase, à quai, dans le port de Falmouth, dédiée à l'installation et au chargement de l'ensemble du matériel. La photo ci-contre vous donne un aperçu du chargement final disposé sur la plage arrière de la *Garonne*.

Ensuite, la deuxième phase se déroulait en mer. Initialement prévue dans la baie de Falmouth, elle eut lieu en baie de Liverpool. En effet, en raison des conditions météorologiques particulièrement difficiles au sud de l'Angleterre, nous avons profité d'une courte fenêtre météorologique de 36 heures dans le nord-ouest de l'Angleterre.



Durant ces quatre jours de mer, le drone sous-marin a été mis à l'eau, plongé au fond de l'eau et récupéré à plusieurs reprises.

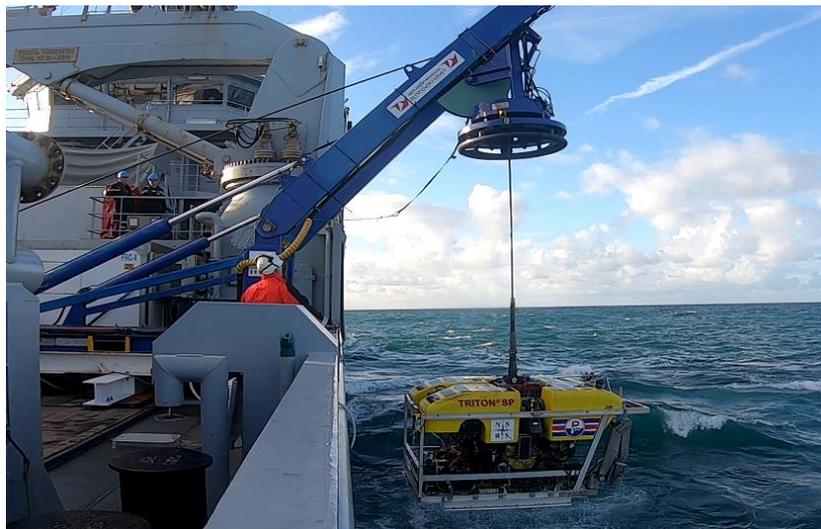


Les missions réalisées par ce drone (déblaiement, récupération d'information sur l'état du sous-marin, envoi d'oxygène ou de vivres) sont essentielles pour préparer l'arrivée, quelques heures plus tard, d'un sous-marin de poche (de 10 mètres de long) qui lui, appontera sur la coque du sous-marin afin d'en évacuer l'équipage.

Enfin, de nouveau à quai à Falmouth, la dernière phase comprenait le déchargement du matériel pendant deux jours ainsi que les débriefings de l'opération globale.

Cette mission a permis de qualifier les quatre BSAM français. Cela signifie qu'ils sont désormais en mesure de porter assistance à un équipage de sous-marin en détresse. Il s'agissait d'une première pour un bâtiment de la Marine nationale puisque, auparavant, seuls des bâtiments civils réalisaient ce type d'entraînement.

⇒ Lien vers la vidéo de l'exercice : www.grosfichiers.com/C43SJTRSdVg





« Pour exercice, pour exercice, un homme à la mer par bâbord¹... ! »



Cette diffusion retentit fréquemment à bord des bâtiments de la Marine nationale. En effet, pour tout marin à bord d'un bateau, l'un des risques est de tomber à l'eau. C'est la raison pour laquelle l'équipage réalise des exercices « d'homme à la mer ». Un mannequin orange, surnommé « oscar »², est jeté à l'eau afin de symboliser l'homme tombé.

A la suite de cette diffusion, le bateau s'anime. Le chef de quart diffuse l'exercice dans tout le bâtiment et manœuvre afin de protéger la mise à l'eau de l'EDO³ du vent et de la houle. Le barreur lance des bouées de sauvetage au naufragé et ne le lâche pas du regard afin de ne pas le perdre de vue. Le pilote et son équipe s'équipent avant de monter à bord de l'EDO, le bosco prépare la mise à l'eau de cette dernière et l'infirmière se prépare à recevoir le compte-rendu de l'état du naufragé et à lui administrer les premiers soins. Une fois à l'eau, l'EDO récupère le plus rapidement possible l'homme, communique son état et se présente afin d'être hissé à bord.

L'équipage s'entraîne très régulièrement à ce type de manœuvre de jour comme de nuit. Les chances de survie du naufragé sont limitées notamment par la température de l'eau et le temps passé dans celle-ci. C'est la raison pour laquelle l'équipage s'oblige à récupérer l'homme en moins de huit minutes après la diffusion.

¹ Dans la Marine, nous ne disons pas à « droite » et à « gauche » mais respectivement à « tribord » et à « bâbord ».

² Le pavillon oscar est hissé dans la mâture du navire qui signifie aux autres navires qu'il a un homme à la mer. C'est également devenu le surnom traditionnel du mannequin orange jeté à l'eau pendant un exercice d'homme à la mer.

³ EDO = embarcation de drome opérationnelle est une embarcation semi-rigide (l'équivalent d'un zodiac).



A la découverte d'un marin...

Qui êtes-vous ? Quelle est votre spécialité à bord ?

Je suis le premier-maître Kleinpoort, maître de manœuvre de la *Garonne* ou plus communément appelé – comme sur tous les bâtiments de la marine nationale – le « Bosco ». Je suis responsable d'une équipe de manœuvriers, chargé de la mise en œuvre et de l'entretien de la drome (c'est-à-dire des deux embarcations sur la *Garonne*), des appareils utiles pour la manœuvre (aussières, ancres, gréements).

J'ai un rôle central pour l'ensemble des manœuvres du bâtiment : accostage, appareillage, mouillage, ravitaillement à la mer, remorquage ou mise en place du matériel anti-pollution. Grâce à mon expérience dans le domaine de la manœuvre, j'ai finalement un rôle de conseiller auprès du commandant.



Quelle est la raison de votre engagement dans la Marine nationale ?

La pub peut parfois être utile... ! Un jour, j'ai trouvé un prospectus « *la Marine recrute !* » dans la boîte aux lettres. N'ayant pas de famille dans la Marine, il s'agissait d'une totale découverte. La Marine recherchait des PONEV c'est-à-dire des personnels travaillant sur les ponts d'envol des bâtiments porte-hélicoptères ou du porte-avions.

Quel est votre parcours au sein de la Marine ?

Titulaire d'un brevet des collèges, je me suis engagé à 18 ans. Après une formation à l'Ecole du Personnel du Pont d'Envol (EPPE) à Hyères en 2003, j'ai été affecté sur le porte-avions *Charles de Gaulle* puis sur la frégate *Courbet* en tant que PONEV. Sous les ordres du directeur de pont d'envol, j'étais notamment chargé du saisinage des avions sur la plate-forme.



Après une formation qualifiante, j'ai été affecté sur la frégate anti-aérienne *Jean Bart* durant lesquels j'ai enchaîné des missions opérationnelles principalement en océan Indien.

A l'issue d'une nouvelle affectation sur la frégate *Courbet*, je suis parti à la Réunion pendant trois ans. J'ai débuté sur le BSAOM⁴ *Champlain* avant de passer sur l'*Astrolabe*, un patrouilleur et navire logistique, chargé notamment de ravitailler les stations scientifiques françaises en Antarctique et aux Kerguelen. Depuis mon retour en France, je suis affecté sur la *Garonne*.

Quel est votre meilleur souvenir dans la Marine ?

Indéniablement, je conserve un souvenir inoubliable de mon année sur l'*Astrolabe* et des navigations dans les glaces de l'Antarctique. D'un point de vue opérationnel, l'opération *Harmattan*, lancée en 2011, reste un moment particulièrement marquant.

⁴ BSAOM : bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer.



Remorquage du HMS⁵ Albion

Après avoir appareillé du port de Falmouth, la *Garonne* a poursuivi sa patrouille en direction de Portsmouth, une base navale britannique, plus au sud de l'Angleterre. Durant son transit, l'équipage a conduit un exercice de remorquage avec le HMS *Albion* de la Royal Navy, illustrant ainsi le savoir-faire des BSAM français dans ce domaine.



L'*Albion* est un navire de transport de chalands de débarquement⁶. D'une longueur de 176 mètres, cette unité déplaçait 19 500 tonnes, un tonnage jusqu'à présent jamais atteint par la *Garonne* en remorquage ! Ce dernier est notamment possible grâce à la puissance de propulsion de 5 200 kilowatts (soit 7200 cv) du BSAM.

La manœuvre consiste à disposer une ligne de remorque entre le remorqueur et le remorqué (voir l'image ci-dessus) puis, à monter progressivement jusqu'à 5 nœuds⁷ avant de réaliser deux abattées de 100 degrés (voir l'image ci-dessous), et enfin, à larguer la ligne de remorque.



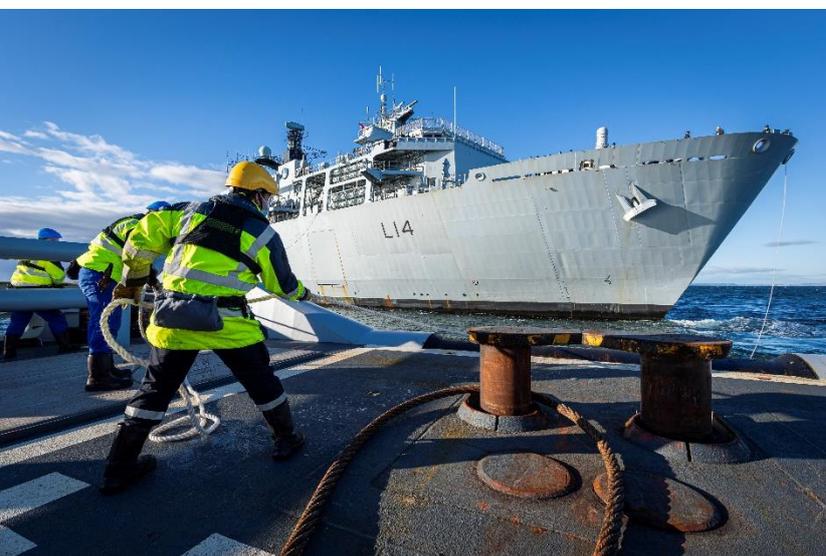
Cette manœuvre inédite a été l'occasion pour l'équipage de confirmer ses capacités à porter assistance et à remorquer un navire étranger, et de démontrer l'effectivité de la coopération militaire franco-britannique à la mer, permettant ainsi

d'améliorer l'interopérabilité entre les deux marines.

⁵ HMS = *Her Majesty's Ship* (le navire de Sa Majesté) est une abréviation qui précède le nom des navires de la flotte de guerre britannique.

⁶ Un navire de transport de chalands de débarquement est un bâtiment comportant un radier immergeable d'où peuvent débarquer des véhicules, des chars, des embarcations de débarquement, etc...

⁷ Lorsque nous naviguons, la vitesse du navire n'est pas exprimée en km/h mais en nœuds. 1 nœud équivaut à 1.852 km/h.



- 1- Le commandant et le chef de quart saluent le HMS *Albion* à la fin du remorquage.
- 2- La *Garonne* effectue une abattée sur tribord.
- 3- L'équipe de remorquage, sous les ordres du bosco, met en place la ligne de remorque.
- 4- L'EDO, mise à l'eau, va récupérer le mannequin lors d'un exercice « homme à la mer ».
- 5- Les manœuvriers reçoivent la ligne de remorque sur la plage arrière.
- 6- La *Garonne*, à quai, dans le port de Falmouth.