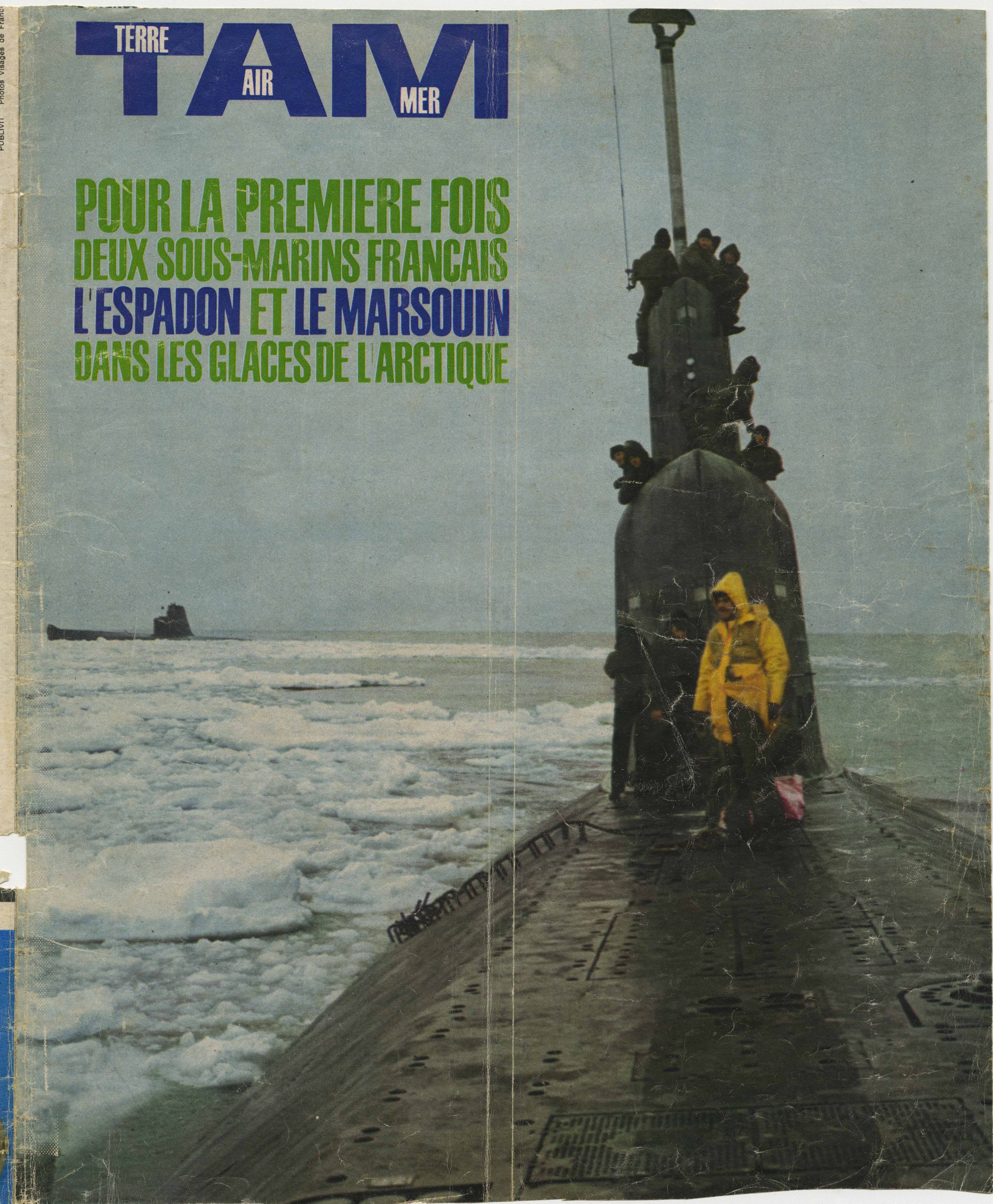


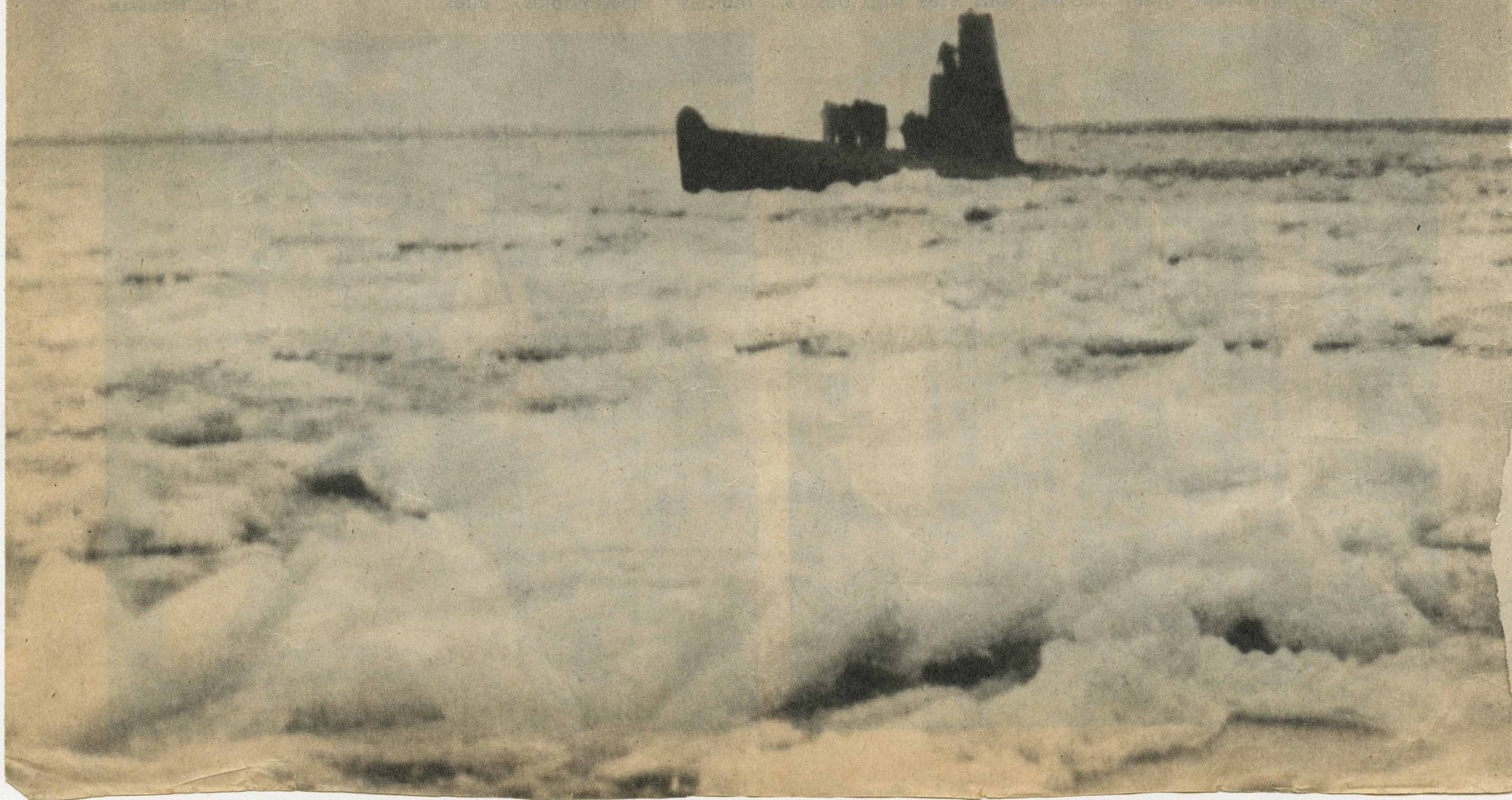
PHOTOS VISAGES DE FRANCE
PUBLIWI

TERRE
TAM
AIR
MER

**POUR LA PREMIERE FOIS
DEUX SOUS-MARINS FRANCAIS
L'ESPADON ET LE MARSOUIN
DANS LES GLACES DE L'ARCTIQUE**



L'ESPADON ET LE MARSOUIN SOUS LES GLACES DE L'ARCTIQUE 21 JOURS DE PLONGÉE NOTRE REPORTER Y ÉTAIT





**Tout le monde
sort du sous-marin.
Certains avant même
de regarder le paysage,
allument une cigarette :
la première depuis
près de 15 jours,
car il est interdit
de fumer à l'intérieur.
... Eh bien ; ça fait du bien !**

base de lorient-kéroman

26 avril. Sur les bords du Ter, une ville de blockhaus géants élève ses courtines de béton à vingt-cinq mètres au-dessus de la mer. Des ouvertures béantes, barrées d'écluses donnent sur de profonds alvéoles : c'est là que les U-Boot allemands trouvaient asile et carénage après le feu. Kéroman était la plus grande de ces bases ancrées sur tout le littoral atlantique. Ses abris cyclopéens servent toujours ; au retour de leurs patrouilles lointaines, pendant que leurs équipages se reposent, nos plus récents sous-marins y séjournent. Trois semaines durant ils sont vérifiés nuit et jour. Puis ils reprennent la mer pour cinq autres semaines. Demain, ils sont deux à repartir. Amarrés aux radeaux ancrés sur le Ter, la vue de ces pur-sang éblouit le néophyte. Pour l'heure, on leur injecte par l'avant une torpille orange longue de 8 mètres ; bourrée d'explosifs, elle est prête à servir. La plupart des 70 hommes d'équipage trottent sur le pont dont la partie large n'a pas trois mètres. Ils entament une danse qui va durer quarante jours : sur la pointe des pieds, glissant les uns sur les autres, ils s'effacent et s'incurvent, se coulent dans les panneaux en criant « Dessous ! » Ici, outre le soleil,

c'est la place qui manque le plus... L'ambiance à la base est insolite pour ce départ. Depuis des jours, l'équipage est fiévreux. C'est un voyage si extraordinaire ! Le premier de ce genre dans l'histoire sous-marine française. Au foyer, dans les chambres, aux repas, il est question de ce pôle mystérieux qu'on va découvrir bientôt. Verra-t-on des manchots et des ours blancs ? La coque extérieure tiendra-t-elle en glace épaisse ? Pousse, le timonier, connaît les villes d'escale.

« Depuis Narvik, les Norvégiennes sont folles de nous ! »

Quilici, le torpilleur, s'indigne : « Les sculptures d'Oslo m'intéressent plus ! » Le Bosco, un hardi garçon, est effondré. Du matin au soir, on l'assiège pour un blouson fourré, une cagoule ou des caleçons de laine. Quant au commis Cosnard, il n'entre plus qu'en rampant dans sa cambuse : pour ce voyage, elle regorge de fruits et de légumes frais.

600 ORIFICES

L'« Espadon » appareille dans la soirée. Il est 14 heures, personne ne peut plus sortir de la base. Les panneaux finissent d'engloutir les équipements po-

laire et les hamacs de ceux qui couchent au poste torpille.

Encore quelques bouffées d'une cigarette, la dernière avant plusieurs jours. « Pas de cigarettes à bord, expliquent-ils. A cause de l'hydrogène des batteries. Dire que les Américains ont le droit de fumer ! » — « Moi, je fume bien, dit Leclerc, un mécanicien. Je me coince sur la cathédrale, entre le radar et le périscope d'attaque ! » — « A moins deux cents mètres, c'est un délice ! » lance Lemaire, un électricien. Derniers rires avant le poste de combat de vérification.

Pour le nouvel embarqué, le sous-marin est d'abord un puits profond et resserré. Un premier panneau, une échelle et c'est le kiosque, baigné, comme tout le sous-marin, d'une douce lumière turquoise qui repose les yeux. Les périscope, d'attaque et de veille. Un second panneau, et le novice est pris de vertige. Au central opération, il s'enfonce dans une forêt inextricable de volants, de manettes, de montres et de tuyaux que les hommes du C.O. maîtrisent à chaque instant. D'inquiétants boutons noirs disent « Feu ! ». Dobrowolsky, le patron détecteur, s'embusque déjà derrière sa

SOUS LES GLACES DE L'ARCTIQUE

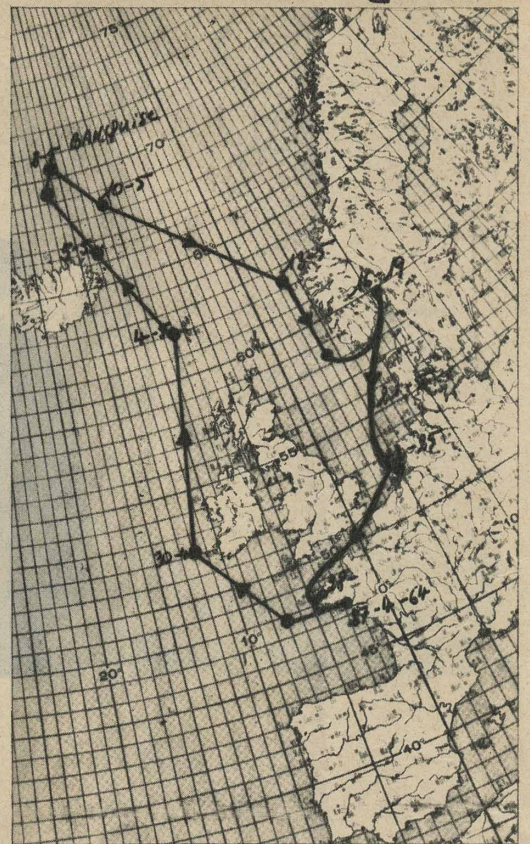


table traçante. Il fourbit des armes aux noms magiques : Duux, Arur, Sonar, Loran, Decca. S'il les met en batterie, l'ouïe de l'« Espadon » devient prodigieuse. A des dizaines de nautiques, il dépiste toute présence que le patron du C.O. traque ensuite sur sa table.

« Poste de combat de vérification ! » nasillent les haut-parleurs. Il est 16 heures. Pendant une heure, tous les organes du sous-marin vont fonctionner à plein. On refait connaissance avec les bruits et les odeurs qui sévront tout le voyage : coups de tonnerre dans les ballasts de l'air comprimé à 250 kg, fracas et puauteur des Diesel dont les quatorze culasses vibrent déjà, bourdonnement étouffé des moteurs électriques, klaxons et sirènes d'alerte, bruits de crécelle des barres de plongée, mais aussi, parmi, quelques ragoûtants effluves : le cuis-tot est déjà devant ses fours...

Quand le sous-marin est mis en dépression, tombe un silence de mort. Chacun écoute et tâte aux cloisons pour déceler une fuite. Au « Central », le patron, Glémarec, épie le manomètre. Au bout de 10 minutes, il n'est pas descendu de plus de 10 millibars : malgré les 600 orifices de sa coque épaisse, le sous-marin est parfaitement étanche. On renseigne le commandant sur la pression intérieure. On équilibre, cela évite les tympanes froissés.

DEPUIS 12 HEURES

Le commandant ouvre le panneau du kiosque. Il est 17 heures, le soleil baisse sur Larmor-Plage. Tout Kéroman est sur les quais, le commandant de l'escadrille est là avec tout son état-major. Et, pour ce voyage exceptionnel, un joueur de

biniou attaque « La Paimpolaise ». L'équipage, aligné, immobile, salue ceux qui restent. L'« Espadon » glisse doucement sur le Ter, vers les créneaux blancs de Port-Louis, le sémaphore, l'île de Groix, le large...

Le « Marsouin » est parti depuis douze heures. Dans quelques instants, la première plongée.

Un sous-marin n'a pas de quille. En surface, il roule énormément. Par mer de force 8, il s'incline parfois jusqu'à battre la mer avec ses périscopes ! Mais dès qu'il plonge, c'est l'immobilité totale. A

— 30 mètres déjà, un sous-marin bouge moins qu'un transatlantique. C'est pourquoi le sous-marinier préfère voyager en plongée. Freissinaud, le barreur, qui « étale » bien par toutes les mers, ne serait pas d'accord. Elle lui manque, sa cigarette qu'il va fumer sur la « cathédrale » comme Leclerc ou dans la « baignoire », la « passerelle » des bateaux de surface, ainsi appelée parce qu'on s'y baigne à l'aise dès que la mer est un peu grosse. Rival, le graisseur, « étale » beaucoup moins. Il renonce volontiers à la cigarette et trouve que « la bourrique fume déjà assez ! » (les Diesel). Freissinaud est un des seuls à n'avoir pas le mal de mer. Heureusement pour Rival et pour les autres, le Pacha estime « qu'un sous-marin, c'est fait pour aller sous l'eau ».

En plongée, le sous-marin est discret et invisible. Sans ces deux qualités, il est perdu d'avance, tellement les moyens de détection sont aujourd'hui perfectionnés. Un coup de périscopes qui dure de deux à trois secondes et n'émerge que de quelques centimètres, est décelé à des milles par les bateaux de surface.

Seul, le commandant a le droit de risquer une « indiscretion » par le périscopes ou au sonar dont les ultrasons trahissent également. Aussi le fait-il avec une circonspection extrême. Seul à voir, seul à comprendre, le commandant décide presque seul de tout. Il détient, à un degré inconnu sur les bateaux de surface, les capacités d'agir qui le vouent au succès ou à l'échec. Et l'échec est toujours irrémédiable. D'où la vénération pour lui de l'équipage.

600 LITRES PAR SECONDE

En un mois, l'« Espadon » va rester près de trois semaines sous l'eau, parfois trois jours d'affilée. Loin encore du record français qui est de 42 jours.

« Alerte ! » — deux coups de klaxon sonores. Aussitôt le maître du Central commande l'ouverture des purges. L'eau se rue dans les ballasts, le sous-marin s'enfonce vers l'avant. Bruits de cataracte, là-haut sur le pont.

— « Immersion 200 m ! »

— « Attention à la pointe ! » La pente augmente, on se cramponne où l'on peut. Causse, le maître d'hôtel souque dur pour monter « la côte » et vérifie à bout de bras l'équilibre de ses plats. Le manomètre récite « 150 » — « 170 » — « 180 » m. Détachement du patron Glémarec. Trouble du néophyte. A côté les officiers jouent au « monopoly ». Le patron commente : « A cette profondeur, un trou dans la coque de 1 cm², laisse pénétrer 600 litres d'eau à la seconde. La turbine « étale » tout juste. Il faut remonter aux moteurs ou passer sur « arrière toute ». En toute dernière extrémité, on

la position de « l'Espadon »
sur une carte marine.
Arrivé au point extrême du parcours,
il a pris cette photo historique.

peut larguer les plombs de sécurité, 15 tonnes sous la quille. Manœuvre de détresse qui perturbe gravement la flotabilité du sous-marin.

« Premier tiers servi ! » invitent les haut-parleurs. A bord des sous-marins la nourriture est excellente. « Pour compenser le manque de soleil », dit le commis qui y est pour beaucoup. Au menu d'aujourd'hui : « assiette anglaise, dinde rôtie, petits pois à la française, laitue, fruits, fromages, sablés, café, rhum ». Pas la moindre différence entre les plats du commandant et ceux du matelot. « Ce menu ne casse rien », vous dira Voyeau, le dieseliste, « attendez donc jeudi ! D'ailleurs, à la Base, on mange beaucoup mieux. » Les matelots mangent, au poste d'équipage, entre une double rangée de lits métalliques qu'il faut d'abord rabattre. A l'exception des « bannettes » supérieures qui surplombent la table de trois mètres et permettent à ceux qui s'y reposent de commenter le repas et de souhaiter à ceux « d'en bas » un bon appétit, ce qui leur vaut inmanquablement une moque de rouge. Marmonnier, des batteries, place jusqu'à cinq « bon appétit ! » par repas. On ne

quitte pas la table sans avoir chanté. Une telle ambiance est courante sur l'« Espadon » ; au carré des officiers, juste à côté, on s'en félicite. Ici, plus que dans toute autre arme, les chefs sont soucieux du bon moral de leurs hommes. « On risque sûrement moins en sous-marin au pôle, qu'en voiture place de l'Opéra » dit plaisamment le commandant « à condition que chaque homme à bord reste à tout instant vigilant » — « une seule bêtise ne cause pas la perte d'un sous-marin, mais une bêtise plus une faute professionnelle la causent sûrement ». D'entre les dizaines de volants que Lemaire, l'électricien, manipule, il en est un qui coupe la ventilation des batteries. Une inadvertance, et en peu de temps, le taux d'hydrogène dépasse les 3 % fatidiques. Une ronde tard venue ensuite et c'est l'explosion à la moindre étincelle.

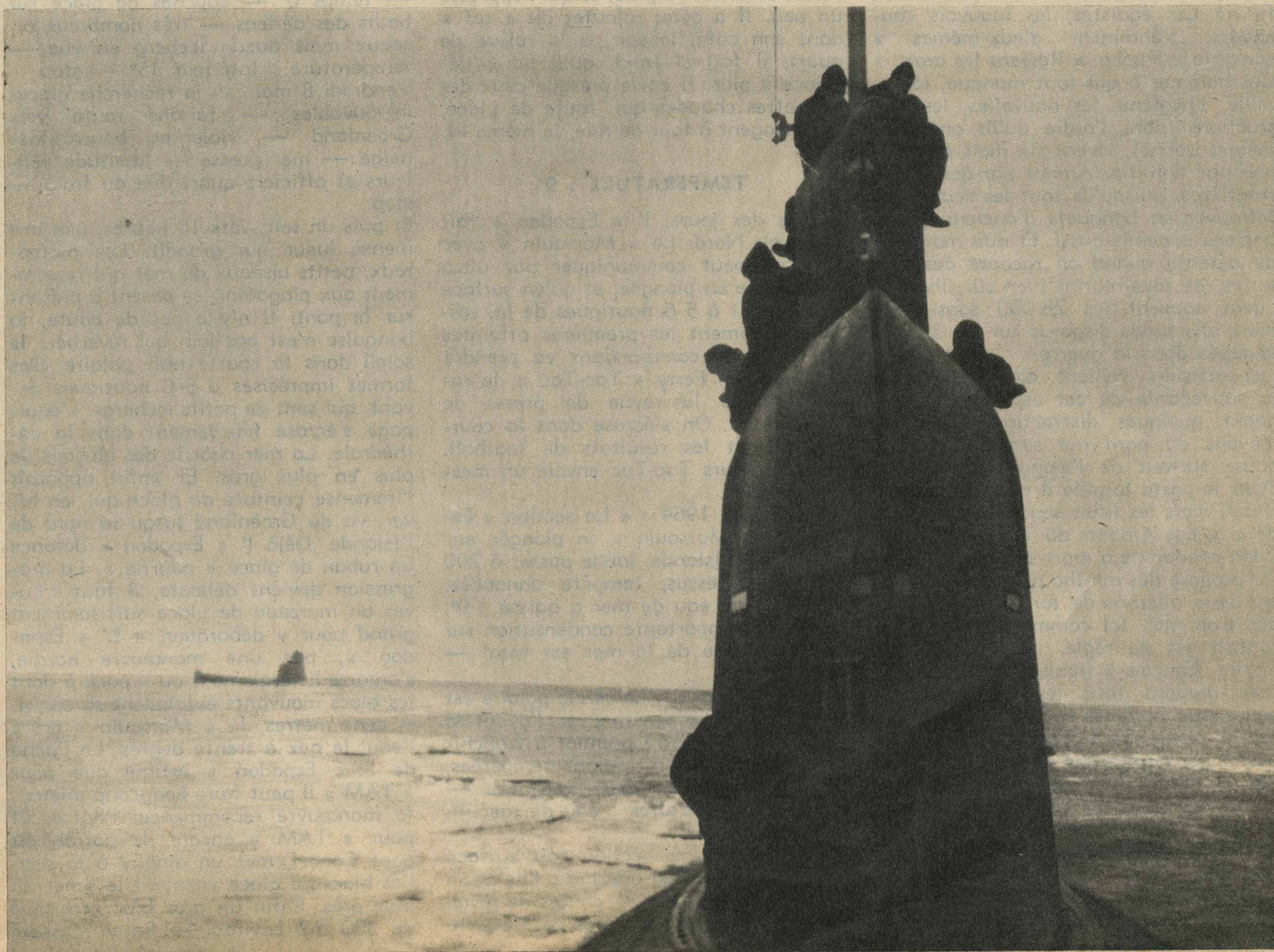
360 HEURES SOUS L'EAU

De tels accidents sont très rares ; mais ils se sont produits et par de tels manquements. « Etre vigilant, être solidaire de la vie d'autrui, cela n'est

possible que dans une ambiance fraternelle. »

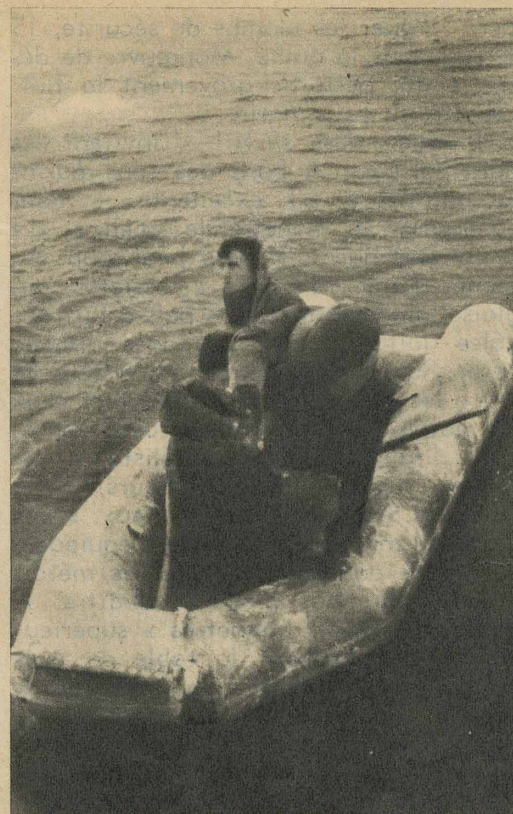
En réponse à la question « Que regretterez-vous le plus quand vous aurez quitté les sous-marins ? » dans un jeu-test lancé par le reporter de « T.A.M. », la réponse : « la camaraderie, l'ambiance, l'amitié à bord » revenait sans cesse. Rares étaient ceux qui parlaient des avantages matériels « prime de risque, avancement plus rapide, soldes plus importantes et bonifications diverses. Outre qu'ils sont tous engagés, rengagés et volontaires, ils sont tous d'accord que les seuls avantages matériels ne suffisent pas pour retenir quelqu'un sur un sous-marin. Comme ce matelot, ils ne disent pas tous « Je veux bien rempiler, mais seulement sur un sous-marin ».

Il n'y a pas que des caractères faciles à bord non plus, et l'ambiance n'est pas tous les jours idyllique. Mais tous les sous-mariniers, sans exception, ont en commun l'indulgence pour autrui et la patience, vertu bien émouvantes quand on les voit s'exercer au bout de 360 heures de plongée. Hors d'elles, la vie à soixante-dix, sur une seule et unique course, large pour les trois quarts



SOUS LES GLACES DE L'ARCTIQUE

Un dinghy est mis à la mer. Mais le temps se gâte ; il faut rentrer !



de cinquante centimètres, serait un enfer. « Les égoïstes, les mauvais coucheurs, s'éliminent d'eux-mêmes » constate le Pacha. « Restent les amis. » Ces hommes à qui tout manque, la famille, l'hygiène, les nouvelles, les distractions (dans l'ordre qu'ils ont eux-mêmes donné), vivent six mois de l'année par l'amitié. Amitié par-dessus les frontières, puisqu'ils sont les seuls à se retrouver en banquets d'anciens, entre anciens ennemis aussi. Et aux moments de détente quand on raconte des histoires, de sous-marins bien sûr, ils évoquent souvent les 28 000 sous-marins allemands disparus sur les 35 000 engagés dans la guerre.

Les officiers veillent constamment à la sauvegarde de cet esprit en ménageant quelques distractions avec les moyens du bord qui sont pauvres, à cause surtout de l'exiguïté des lieux. Dans le poste torpille il ne fait pas très chaud mais les films sont bons. Aujourd'hui « Les Amants du Tage », demain « Un condamné à mort s'est échappé ». On propose des mintho à l'entrée et, entre deux ailerons de torpille, on y voit pas trop mal. Ici comme partout, l'inconfort est de règle. « Sur les sous-marins français » ironise le Pacha « on case d'abord tous les appareils, on pense aux hommes après, s'il reste un peu de place. C'est pourquoi on ne peut pas exiger encore des attitudes trop militaires et des frais de toilette. » Personne ne prête attention au pantalon de Marty que l'acide des batteries a ajouré, et les énormes chaussettes norvégiennes qu'on fait monter, par jeu, jusqu'à mi-cuisse, font rire.

Martin, le torpilleur, a déployé son ha-

mac... sous une torpille, ce qui l'opprime un peu. Il a beau rajouter du « taf » dans son café, le soir, à la relève de quart, il fait si froid, qu'il ne « décroince » plus. Il envie presque ceux des bannettes chaudes qui, faute de place, se partagent à tour de rôle, le même lit.

TEMPERATURE : 9°

Depuis des jours, l'« Espadon » fait route au Nord. Le « Marsouin » avec qui l'on peut communiquer par ultrasons même en plongée, et qu'en surface on aperçoit à 5-6 nautiques de là, ressent également les premières atteintes du froid. Le commandant va prendre des mesures. Ferry « Tac-Tac », le radio, affiche la revue de presse de l'après-midi. On s'écrase dans la coursière devant les résultats de football. Tous les jours Tac-Tac envoie un message à terre.

Lundi 5 mai 1964 : « La section « Espadon »-« Marsouin » en plongée entre Feror et Islande, laisse passer à 200 mètres au-dessus, tempête annoncée. Température eau de mer a baissé : 9°, entraînant importante condensation sur coque. Silence de la mer est total — stop.

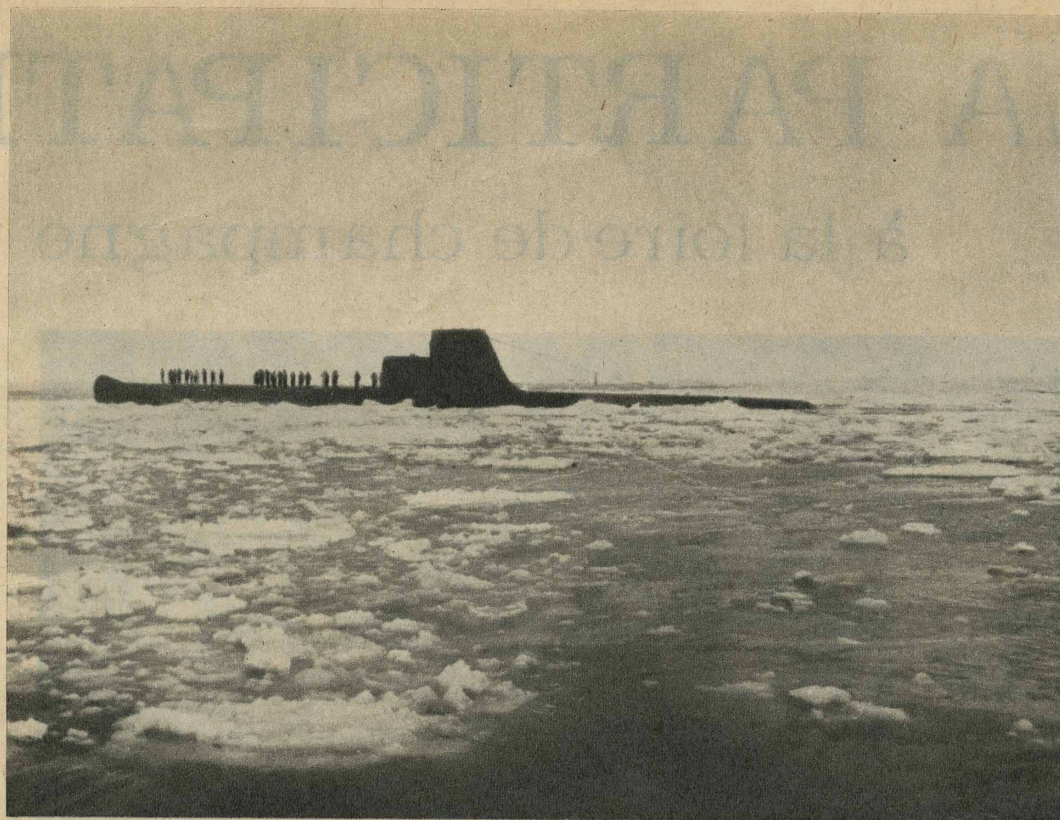
Mercredi 6 mai : « Le cercle polaire est franchi. » Course éperdue vers l'avant de l'équipage pour être premier à franchir la ligne. Repli vers régions tempérées, des dormeurs isolés des extrémités — stop — températures : eau de mer 4°, intérieur 18°.

Jeudi 7 mai : « Section fait surface cent nautiques sud-ouest de l'île Jean Mayen — mer forte — chutes de neige réduisant visibilité à moins de 1 000 m

— temps 0° — couches de glace sur bouts des aérions — très nombreux oiseaux mais aucun iceberg en vue — température : intérieur 15° — stop.

Vendredi 8 mai : A la recherche glaces introuvables — faisons route vers Groënland — violentes bourrasques neige — mer grosse — lassitude veilleurs et officiers quart due au froid — stop.

Et puis un soir, vers 10 heures, une immense lueur qui grandit. Les marqueurs, petits oiseaux de mer qui ressemblent aux pingouins, se posent à présent sur le pont. Il n'y a pas de doute, la banquise n'est pas loin qui réverbère le soleil dans la courte nuit polaire. Des formes imprécises à 5-6 nautiques devant, qui sont de petits icebergs. L'équipage s'écrase fébrilement dans la cathédrale. La mer charrie des glaçons de plus en plus gros. Et enfin apparaît l'immense ceinture de glace qui, en hiver, va du Groënland jusqu'au nord de l'Islande. Déjà l'« Espadon » défonce un ruban de glace « pourrie ». La progression devient délicate, il faut trouver un morceau de glace suffisamment grand pour y débarquer. « L'« Espadon », par une manœuvre hardie, s'amarre littéralement au « pack » dont les blocs mouvants escaladent sa coque. A cent mètres, le « Marsouin » crève l'eau, le nez à trente degrés. Le Pacha de l'« Espadon » estime que pour « TAM » il peut faire beaucoup mieux : la manœuvre recommence. Photos. Et pour « TAM » encore, le patron du pont Cancel, met un dinghy à la mer. Les blocs de glace viennent le limer au plus près. Enfin un gros bloc erratique de 200 m² environ. Le Bosco s'assure



FICHE TECHNIQUE ESPADON.

Déplacement (en tonnes) :

Surface : 1 200.

Plongée : 1 640.

Dimensions :

Longueur : 78 m

Largeur : 7,22 m.

Propulsion :

2 hélices.

Puissance (CV) : en surface : 4 000.

en plongée : 4 800.

Vitesse maximum :

Surface : 16 nœuds.

Plongée : 18 nœuds.

Rayon d'action au Schnorchel : 15 000 nautiques à 8 nœuds.

Effectifs :

Officiers : 7.

Officiers marins : 17.

Matelots : 42.

Armement :

Tube lance-torpilles AV 6.

» » AR 2.

Torpille réserve : 14.

Les sous-marins du type Narval sont des sous-marins d'attaque à hautes performances. Ils sont donc avant tout des plongeurs et leurs caractéristiques de surface ont été en partie sacrifiées à celles de plongée. Ils sont capables de rester trois mois en croisière.

d'abord qu'aucun ours blanc n'y séjourne puis on met pied à terre. Ovation des gars du « Marsouin ». Mitrailage photo en règle de « TAM ».

Le temps se gâte, la glace vient battre la coque avec violence. Le Pacha craint pour ses hélices et fait machine arrière. Course éperdue du dinghy pour le rattraper. L'abordage est délicat. Avant les hommes, on sauve la pellicule.

400 MILLIBARS

Dans les deux sous-marins, c'est l'allégresse. Un peu plus tard ce message des haut-parleurs : « 8 mai, 11 h 35 ! Nous sommes le premier sous-marin français à naviguer sous la glace. »

Au carré des officiers, on arrose ça au thé. « Hier soir, on avait le moral à zéro... »

Et au poste d'équipage : « Ça fait trois jours que le Pacha n'a pas fermé l'œil ! » (*). L'équipage exulte. Une fois de plus, l'« Espadon » est le meilleur ! Les gars du « Marsouin » disent la même chose...

Pour les sous-marins c'est « mission remplie ». Ils ramènent un grand nombre de réponses aux problèmes du matériel et de l'habitabilité par mer froide. Ainsi, le clapet du Schnorchel ne s'est pas coincé comme on pouvait le redouter, et, à la grande tristesse du toubib, l'équipage aussi a merveilleusement résisté. Un plâtre pour le cuisot qu'une marmite blessa un jour de roulis, les oreilles de Vaillant, le détecteur, meurtries par des « coups » de Schnorchel, furent ses seules joies.

« Quand le clapet du Schnorchel se

ferme au ras des vagues, la dépression peut aller jusqu'à 400 millibars », explique le toubib : « comme si vous montiez en une minute, d'un bord de mer sur un haut sommet alpestre ! ». — « Cela donne parfois des otites barotraumatiques et souvent des maux d'oreille. Rien de tel cette fois, pas le moindre petit rhume... »

Le patron Bénard, des électriques, pince son nez, souffle fort pour « décoincer ses tympans » et ajoute : « et cela malgré les différences de températures intérieures et extérieures, et « le quai des brumes » particulièrement cuisant sous ces latitudes ».

Quand une nuée blanche et glaciale émerge du poste torpille et dévale vers l'arrière en transperçant tout le monde, les sous-marins disent : « Tiens, on joue le quai des brumes ». Dès que le clapet du Schnorchel se rouvre et aspire de l'air pour les moteurs, la pression diminue et le nuage se condense comme par magie ; suit aussitôt une intense sensation de chaleur...

Malgré ces petites misères, tout le monde est d'accord : « le difficile du voyage est derrière ». Restent les réjouissances : Oslo et Amsterdam, et un « passage de la ligne » mémorable.

600 PONTS

De larges failles blanches : les entrées des fjords norvégiens. Et au fond d'un fjord immense, pâle et venteux, Oslo la rouge qui abrite déjà toute l'escadre légère : le Dupetit-Thouars, le Casabianca, le Chevalier-Paul et le Duperré. Quand l'« Espadon » et le « Marsouin » viennent se mettre à couple du Duperré, toute l'escadre se presse sur les ponts.

A la cathédrale, les places sont chères aussi. On se dévisage. Ce sont donc là ces hommes étonnants qui viennent de faire 5 000 nautiques aux extrémités du monde dans les replis profonds de la mer ? Et quant à l'accueil des Norvégiens, ils ne l'oublieront jamais. Pousse avait bien raison en parlant des Norvégiennes ! Dès huit heures du matin, une nuée de jeunes filles blondes attendait sur les quais... Il n'est pas un marin français qui n'ait dansé avec sa Norvégienne, surtout s'il portait le macaron des sous-marins. Le soir, c'était des monômes fous de joyeuses bandes de filles et de garçons ; les Norvégiens leur firent tout voir : les troublantes statues du parc de Vigeland, la campagne norvégienne, les musées, et les petites guinguettes au bord de la mer.

En entrant dans le Nordseekanal, Marty avait le cœur bien gros. Il jurait d'apprendre le norvégien. Et puis au baut du canal ce fut Amsterdam aux 600 ponts. Pour certains la « Rue qui glisse », pour d'autres Rembrandt et les soixante musées de la ville. Mais ici l'accueil fut plus serein.

On excursionna, on visita... en bateau les canaux d'Amsterdam. Ferry retourna jusqu'à trois fois voir Franz Hals à Harlem.

Mais en repassant devant le phare d'Ijmuiden, tout le monde fit chorus : « Amsterdam ne vaut pas Oslo ! ». « L'homme le plus important à bord après Dieu et le commandant » soupirait devant ses fours : « Et foi de cuisot, Oslo ne vaut pas Brest ! »

Ils y furent trois jours après ! Il pleuvait encore rue de Siam. Qu'importe. On allait enfin rentrer chez soi.

(*) (Heureusement non ! — Note du « Pacha ».)