

Un bon point enfin



“Quand les marins du Ponant s’en vont en Orient”

Contre-amiral (2ème section) Camille Sellier
Lorient, le 07 septembre 2011.

Où sommes-nous ?



A Djibouti ,ça chauffe au CO

Au début de l'année 1976 deux sous-marins, le Marsouin (CC Sellier) et la Junon (LV Mariaux), sont déployés à Djibouti avec le soutien du BSL Rhône (CF Brun) pour un certain nombre d'activités dont une semaine au profit du groupe Jeanne d'Arc et, en alternance, une patrouille de trois semaines à la Corne de l'Afrique sous commandement opérationnel d'Alindien.

Cette expérience peu courante pour un Narval remarquablement adapté à l'Atlantique Nord, logiquement affecté à l'Escadrille des sous-marins de l'Atlantique basée à Lorient, et une Daphné de l'Escadrille des sous-marins de la Méditerranée moins inadaptée aux mers chaudes car ayant bénéficié de la sensible amélioration des performances du conditionnement d'air exigée par la Marine pakistanaise, est restée vivace dans le souvenir des participants par les conditions de température et d'hygrométrie éprouvantes rencontrées. En particulier les anciens du Marsouin n'ont pas oublié la quantité d'eau bue (10 litres/homme/jour) ni les pastilles de sel (1, 2, ou 3) prises sous le contrôle de l'officier en second après la pesée tous les trois jours de chacun, dûment notée dans un cahier, par l'infirmier au carré.

Moins connues, les conditions de navigation de l'époque dans la zone méritent d'être rappelées, voire d'être appréciées au regard de l'utilisation devenue banale d'un navigateur GPS tant par les plaisanciers que les automobilistes.



Sous-marin Marsouin

D'abord les cartes disponibles : si au 19^{ème} siècle, temps des colonies et de la route des Indes, les hydrographes de la Marine Nationale, mais aussi leurs homologues de la Royal Navy, ont levé avec grand soin les détroits, les atterrages des ports et les rades, l'hydrographie du golfe d'Aden et de la Corne de l'Afrique est restée succincte, adaptée à la navigation marchande et majoritairement muette quant à ces sondes que les sous-marinières affectionnent pour éviter de se planter dans le fond ou recalculer leur navigation. La plus récente et réputée moins mauvaise carte est indienne, traduisant le désengagement de l'Europe de cette zone autrefois stratégique.

De la même façon les instructions nautiques et les Pilot charts, documents rassemblant l'expérience des navigateurs, les courants constatés en particulier, ont été faits par et pour les bâtiments de surface.

Les moyens radio-électriques modernes, Loran C et Omega, développés par les Etats-Unis au bénéfice de leurs bombardiers stratégiques et SNLE ne couvrent pas la zone.

Le Transit, système de navigation par satellites de couverture mondiale, également développé par les Etats-Unis et dont la mise à disposition publique est récente, équipe nos seuls SNLE. Les sous-marins Diesel devront attendre quelques années encore pour en bénéficier, du moins officiellement, car peu de temps après cette mission certains sous-marins de Lorient loueront un récepteur à un équipementier du port de pêche, bricoleront son adaptation au mât UHF et se trouveront d'un coup les seuls bâtiments placés avec précision dans le golfe de Gascogne.

Le premier problème de navigation pour le Marsouin consiste à atterrir sur l'île de Socotra après un transit discret à 5 nœuds dans le golfe d'Aden. L'estime prend en compte le courant moyen indiqué par les instructions nautiques (250-0,6) sachant qu'en plongée il a peu de chances d'être bon mais que le courant réel n'est certainement pas traversier. Après 36 heures pendant lesquelles aucune variation du gyrocompas par azimuth du soleil et a fortiori aucune utilisation du sextant périscopique n'ont été possibles, j'entame une série de sondages grand fond (une seule émission sonar selon période variable entre une heure et une heure trente) dont les résultats portés sur un calque à l'échelle de la carte indienne conduiront par moins mauvaise superposition avec les sondes disponibles à un premier recalage de l'estime vieille de 59 heures, soit 090/Estime/15N avec une précision de 5 Nautiques.

La méthode du profil de sondes n'étant plus applicable pendant les jours suivants en l'absence de relief des fonds ou tout simplement de sondes et rien de probant n'étant attendu de l'utilisation du sextant périscopique, le recalage de l'atterrissage, 50 heures plus tard, sera dû à l'heureuse combinaison de la manœuvre et d'observations de natures différentes :

l'observation au périscope du coucher du soleil qui, outre la vérification de la variation du gyrocompas, mettra en évidence un décalage entre heure calculée (17H39) et heure observée (17H35) du phénomène. Je suis environ 50 nautiques à l'Est de l'estime ;

la venue en route au 180 et le sondage grand fond intermittent (10 à 20 minutes) pour confirmer le décalage Est et relever un profil du fond ;

à 18H50 un balayage radar sectoriel donnant deux échos très faibles dans le 190 à 50.000mètres ;

à 21H42 un nouveau balayage radar sectoriel dont la photo Polaroid s'accorde parfaitement avec Socotra.

Le point adopté 093/Estime/60N est cohérent avec la douzaine de sondes relevées. Il est aussi à la limite des eaux territoriales.

Les experts sont formels : la connaissance de l'heure et de la position des éléments navals et aériens est profitable, sinon indispensable au succès des opérations. Heureusement, le Marsouin n'était pas complètement démuné au cours de cette patrouille puisque nous avions l'heure.



Sous-marin Junon