
Souvenirs du Roland MORILLOT 1962-1965



*“Nous avons 20 ans et acceptons
ces contraintes avec philosophie.”*

Christian LECALARD

En ces temps où les rangs des anciens du Roland MORILLOT s'éclaircissent et en témoignage pour ceux qui nous ont quittés trop vite, ces quelques souvenirs qui replongeront les amis encore de ce monde dans les entrailles si vivantes de notre vieux rafiot.

ETAT DES LIEUX



2518

Le U 2518, de type XXI a été mis en service dans la marine Allemande le 4 novembre 1944 et affecté à la 31ème flottille de sous marins basée à HORTEN dans le Fjord d'OSLO.

C'est un sous marin océanique d'un déplacement de 1620 tonnes et d'une vitesse de pointe en plongée de 16 nœuds grâce à 2 moteurs électriques de 2500 CV chacun. Deux diesels M.A.N lui assurent une vitesse en surface de 15,5 nœuds: révolutionnaire pour l'époque.

C'est là que les Anglais le capture en 1945.

En 1946 Il est prêté pour deux ans à la France et il arrive en remorque à Cherbourg.

Le 1er avril 1948, à la demande de la France, il est définitivement cédé à la marine nationale française et prend le nom de Roland MORILLOT et le numéro de coque S 613.

Les torpilles :

Le Roland MORILLOT pouvait embarquer 23 torpilles :

- ◆ 16 sur rance,
- ◆ 1 en cale
- ◆ 6 aux tubes.

Le berceau en cale sera abandonné au profit d'une cambuse annexe permettant d'y stocker des légumes.

Les torpilles embarquées étaient de deux types :

- ◆ Les G7a – T1 ou T3s pourvues d'un moteur à explosion alimenté par un mélange alcool (dékaline) et air comprimé: ces torpilles pouvaient atteindre une vitesse de :
 - ◆ 44 nœuds pour un parcours de 6000 m,
 - ◆ 40 nœuds pour 8000 m,
 - ◆ 30 nœuds pour 14000 m.
- ◆ Les G7e T2 ou T3s pourvues d'un moteur électrique alimenté par une batterie. La vitesse était de 30 nœuds pour 5000 m.

Les versions T1 et T2 permettaient le réglage de l'immersion, de la vitesse, de l'azimut et d'une gyrodéviation.

La version T3s, en plus des éléments de la T1, possédait le système LUT permettant un affichage des lacets longs ou courts. La torpille, ou plutôt la gerbe de 3 torpilles, était lancée sur la route moyenne du convoi: les deux torpilles extérieures en lacets longs, la torpille centrale en lacets courts. Les éléments étaient affichés à partir du conjugateur qui se trouvait à la partie haute du poste torpilles, entre les rances et les tubes lance-torpilles. La transmission du conjugateur vers les armes aux tubes, se faisait par des tiges à cardans.

L'affichage des lacets du système LUT se faisait à partir d'un conjugateur placé entre les tubes lance-torpilles, par transmission à cardan.

A la mise au tube des torpilles, la manœuvre d'engagement des tiges de réglage avec les organes de l'arme était très délicate.

Dans la période de 1962 à 1964, je crois que nous n'avons dû faire que deux lancements en gerbes avec lacets car, en exercice, l'art était difficile pour le commandant de positionner le repêcheur par rapport à l'axe de lancement. Bien souvent la position de stoppage des torpilles n'avait rien à voir avec les prévisions et les recherches s'éternisaient quelque peu.



Roland MORILLOT

Embarquement de torpilles :

L'embarquement de torpilles était assez rapide avec des torpilleurs costauds car la manœuvre des palans était manuelle et nous embarquions en moyenne, une quinzaine de torpilles.

Les coques des torpilles étaient enrobées d'une copieuse couche de graisse et, lors de la manutention pour la mise sur rance, il arrivait que la sangle en fer glisse, ce qui provoquait un mouvement de balancier dangereux pour les torpilleurs.

Les torpilles étaient embarquées réservoir d'air vide. Il fallait donc procéder à la charge en air (140 l à 180 bars pour une G7a).

Les postes de prise d'air, pour le chargement à partir de flexibles, permettaient d'alimenter 6 torpilles sur rances et 6 torpilles qui étaient rentrées de moitié dans les tubes. L'opération durait généralement toute la nuit pour deux périodes de charge et mobilisait 2 torpilleurs et 2 mécaniciens qui se relayaient auprès des compresseurs JUNKERS.

J'ai souvenir où nous avons embarqués le stock de 22 torpilles de combat. Bien entendu, avec cela, nous avons embarqué les mises de feu qui étaient munies chacune de quatre cornes de déclenchement au contact. Il y avait des mises de feu avec un tube long et d'autres avec un tube court que nous vissions sur le cône de la torpille. La pyrotechnie avait, semble-t-il, oublié cette différence, ce qui fait que nous avons dû procéder à l'essai d'amorçage de toutes les torpilles et échanger quelques mises de feu pour arriver à un résultat convenable.

Débarquement de torpilles :

La manœuvre inverse à l'embarquement comprenait la fastidieuse purge des réservoirs d'air, fastidieuse car les vannes de purge givraient très vite et, il fallait prévoir une bouilloire d'eau bien chaude à proximité pour, de temps en temps, procéder au dégivrage.

L'atelier militaire des torpilles (AMT) nous voyait arriver à quai d'un mauvais œil car souvent, pour les torpilles d'exercices et après avoir purgé les réservoirs, nous lançions en face de KIII, les 6 torpilles qui étaient aux tubes.

Les torpilleurs de l'AMT alors remorquaient jusqu'à l'atelier annexe de KIII : gain de temps pour nous qui n'était pas très apprécié par nos amis de la base.

Lancement de torpilles :

Le Roland MORILLOT pouvait lancer des torpilles jusqu'à une immersion de 30 mètres, une performance pour l'époque de la mise en service des types XXI.

Après 18 ans d'activité, les pièces étaient un peu fatiguées. Des fuites apparaissaient ça et là. Aussi, lorsque nous procédions à un lancement à 30 mètres, une foule de curieux venait au poste torpilles car dès la séquence d'équilibrage des tubes, l'ouverture des portes avant et le lancement des torpilles, des fuites d'eau apparaissaient sur la plupart des appendices des tubes :

- ◆ portes culasses,
- ◆ tiges de réglage de vitesse, d'immersion, d'azimut et des paramètres du LUT

Les spectateurs pouvaient admirer les Grandes Eaux de Versailles !



Monstre des mers

Rechargement rapide des torpilles :

Il était écrit dans les spécifications allemandes que la capacité de la cale pouvait contenir le volume des 6 tubes lance-torpilles: cela permettait, en cas d'urgence, la vidange rapide des tubes à la cale par ouverture des portes culasses.

L'officier torpilleur, ayant pris la précaution de nous faire débarrasser la cale de la cambuse annexe, avait proposé la manœuvre au pacha. Il avait été donc décidé de faire cette manœuvre en immersion, à partir de la situation des tubes plein d'eau après lancement, six torpilles étant disposées aux postes de chargement.

L'officier torpilleur, chrono en main, est au poste torpilles. Les torpilleurs servants de tubes, en tenues légères, sont prêts à déverrouiller les portes-culasses. Au top, ouverture des portes-culasses. Bien que l'on sache les portes avant fermées, les cascades d'eau sortant des tubes sont tout de même impressionnantes !

Effectivement, le niveau de l'eau dépasse légèrement le parquet et nous effectuons le rechargement en un temps record pendant que l'assèchement de la cale se fait. Il y a néanmoins un hic à cette manœuvre menée de main de maître :

Les moteurs électriques de translations des berceaux des rances inférieures qui, étaient à l'origine des moteurs hydrauliques, baignent lamentablement sous trente centimètres d'eau dans la cale !

NAVIGATION SUR LE ROLAND MORILLOT

Les veilleurs :

A l'appareillage de Kéroman, nous savions que pour rejoindre les secteurs du golfe de Gascogne situés à la hauteur de BORDEAUX et sortir des fonds de 200 m, il fallait entre 10 et 12 heures de route selon le temps, plus souvent mauvais que bon. Nous nous attendions donc à recevoir de bonnes douches à la passerelle. Les parkas de l'époque n'étaient pas des modèles d'étanchéité, et il convenait de boucher au maximum les entrées d'eau. Pour cela, nous faisons avec beaucoup de soin l'inventaire du ballot de chiffons pour trouver des morceaux de vêtements avec un fort pouvoir absorbant, que nous mettions autour du cou et des poignets, avant d'enfiler le parka et prendre le quart à la passerelle.

Les types XXI avaient la fâcheuse habitude de ne pas remonter à la lame, mais à la traverser. Les baignades étaient fréquentes pour l'équipe de quart. A partir d'une mer de force 3, il fallait déjà fermer le panneau supérieur, isolant ainsi l'officier de quart et les deux veilleurs, du reste du monde.

A partir de mer 4 à 5, le harnachement était indispensable. C'était une tâche fastidieuse que de mettre cette large ceinture de cuir fermée par trois boucles et, deux fils d'acier terminés par des mousquetons que nous fixions à des appendices de la passerelle.

Un jour où la mer commençait à se former, j'étais de veille, et nous avions fermé le panneau supérieur, car des gifles d'eau froide venaient rappeler la mauvaise humeur du golfe de Gascogne. Nous n'étions pas encore harnachés lorsqu'une première lame nous capelle un peu brutalement. Lorsque nous vîmes la seconde arriver haute comme une colline, l'officier de quart n'eut que le temps de crier « *Accrochez-vous* » et la seconde suivante, j'étais à l'horizontale, accroché à une cornière voyant du vert partout, avec des secondes qui semblent des minutes en se demandant si le bateau va ressortir !

Le bateau sort enfin de l'eau. L'officier de quart se retourne pour voir si nous sommes encore là et fait réduire la vitesse. A l'interphone nous entendons la voix inquiète du maître de central qui demande si tout va bien, car le mano d'immersion a indiqué 18 mètres !



Arrivée à Toulon
1965

Nous ressemblons tous les trois à des «bibendums» les parkas remplis d'eau. Le pacha a finalement pitié de nous et ordonne à l'officier de quart de faire descendre l'équipe et prendre la veille au périscopie dans le kiosque.

Comble de malchance, mon copain voit ses jumelles arrachées par le choc et subira l'interrogatoire suspicieux du patron du pont.

La prise de plongée :

En raison d'une flottabilité bien réduite ce type de sous-marin plongeait assez rapidement. Au le 1er temps de la prise de plongée, il est normalement prévu que le Maître de central fasse ouvrir les purges sauf les centraux, et attende l'ordre d'immersion donné par l'officier de quart. Les consignes seront un peu différentes et l'officier ne déclenchera l'alerte qu'après avoir fermé le panneau supérieur et donner l'ordre d'immersion.

Certaines dispositions étaient prises par le barreur de direction qui, a la prise de tenue de veille enfila une parka. En effet, la barre de direction est dans le kiosque, sous le panneau supérieur et ce dernier avait la fâcheuse habitude de fuir entre la surface et 10 mètres, douchant le barreur novice à qui on se gardait bien de faire part de cette particularité.

Si le sous marin doit rester à l'immersion périscopique, l'officier de quart met, lui aussi, une veste de parka pour protéger l'oculaire du périscopie de veille d'une fuite continue du presse-étoupe.

La barre de plongée avant, rétractable, n'est pas sortie au-dessus de 8 nœuds. Avant la prise de plongée, un veilleur se rendait au poste torpilles pour deux raisons : sortir la barre de plongée avant et surveiller la commande de purge du ballast 5 qu'il faut souvent aider à ouvrir en appliquant un vigoureux coup de marteau sur le bras de la commande de secours.

Un jour, alors qu'il se dirigeait vers le téléphone pour signaler au central la sortie de la barre avant, le veilleur eut la peur de sa vie quand il vit le cône d'une torpille lui passer au ras de la tête, pour s'arrêter contre la porte culasse du tube lance-torpilles : la fixation de la torpille, maintenue au poste de chargement par les pales d'hélices, avait dérapé !

C'est d'une voix blanche qu'il rendit compte de la sortie de barre avant, de la fuite normale à la purge du 5 et de la position anormale d'une torpille.

Deux décennies plus tard, étant maître de central du sous-marin nucléaire (SNA) RUBIS, je n'ai pu m'empêcher d'esquisser un sourire lorsque le rondier avant m'annonça avec inquiétude qu'il avait détecté une goutte d'eau perlant sur un sectionnement lors de la ronde d'étanchéité. Autres temps, autres mœurs.

Marche au schnorchel :

Voici une grande particularité de ce type de bateau: le clapet de tête du schnorchel était un clapet à boule et c'est la flottabilité positive de cette boule qui commandait la fermeture.

Bien entendu, avec ce système, le clapet se fermait avec un certain retard soit par l'arrivée d'une vague, soit par perte d'immersion. Il en résultait une entrée d'eau quasi permanente durant la marche au schnorchel. Le maître de central n'avait aucun contrôle du débit d'eau ni de la manœuvre de la coupole. Le mécanicien schnorchel avait donc la tâche du hissage du tube d'air: de l'ouverture de la coupole et du général d'échappement schnorchel: il est aidé par le cuisinier car la commande de cet échappement se trouvait dans la cuisine. Un dialogue s'instaure entre Chef de quart diesel et cuisinier ou mécanicien schnorchel tout comme entre le mécanicien schnorchel et le maître de central. Il n'y avait aucune électrode de détection d'eau et, c'est le mécanicien qui annonçait «la purge donne de l'eau» ou «la purge donne beaucoup d'eau».



Désarmement en 1967

Outre la surveillance de l'immersion le maître de central, par le panneau des auxiliaires, gardait un œil pour voir si le niveau d'eau ne montait pas trop vite dans la cale; quand il voyait le mécanicien des auxiliaires avoir les pieds dans l'eau, il fallait alors songer à donner l'alerte ! Quand on sait que la batterie était fatiguée et qu'il fallait faire cinq à six d'heures de schnorchel par jour, le stress était permanent.

Les ratés de lancement des diesels étaient nombreux tout comme le noyage des moteurs. Le poste équipage étant juste après le compartiment des diesels, nous étions les premiers à voir arriver un nuage de fumée noire en provenance des diesels, signe du raté. En trois ans d'affectation sur le Roland, j'ai vu une seule fois le compartiment des diesels rutilant, c'était à la sortie du carénage. Par la suite, la couleur vert clair du compartiment aura laissé place à la couleur de la suie.

Le pain :

Durant les périodes de navigation, il n'y avait pas de retour à quai le week-end, vu l'éloignement des secteurs. Aussi, les Casex Aéro se terminant assez tôt le vendredi après-midi, régulièrement par panne du radar de l'avion (à l'époque des P2V7 Neptune), le PC OPS de la deuxième ESM organise, pour meubler ces deux jours, des SMX (détection sous marin contre sous marin) avec le copain du secteur à côté.

Vu nos médiocres performances en matière de détection et de capacité des batteries, nous y jouons le rôle du chassé, en nous baladant au schnorchel dans le secteur du copain, qui n'aura aucune difficulté à détecter notre arrivée en fanfare.

Les sous-marins de ce type n'avaient pas été conçus pour faire du tourisme et encore moins de la gastronomie. La cuisine y est rudimentaire et il n'y avait aucun moyen de faire du pain. Au bout d'une semaine, malgré les traitements de conservation certifiés par la boulangerie des SAO, le pain embarqué a un drôle d'aspect : la moisissure dite «noble» fait son apparition et le tri des tranches de pain, qui à la fin se réduisent à quelques morceaux de mie à peine mangeable, entame un peu le moral des troupes. Ayant vent de notre pitance, le Narval, qui est ce week-end notre adversaire d'exercice, aura la grande bonté de faire quelques fournées supplémentaires et se proposera d'organiser un ravitaillement. La météo étant relativement clémente, d'un commun accord les deux sous-marins font surface et viennent à quelques encablures l'un de l'autre.

N'écoutant que sa vaillance et malgré une houle inquiétante, «Bigoudis» le bosco du Narval, figure emblématique de la deuxième ESM et ancien patron de LCVF en Indochine, malgré une houle inquiétante, prend place dans le dinghy, seul à bord, pour nous amener la précieuse fournée soigneusement emballée dans des sacs vinyles prévus pour les poubelles. Nous sommes trois à nous faire mouiller les pieds sur le pont pour réceptionner la précieuse cargaison. Vu la houle, nous lui passons un lance-amarre et établissons un va-et-vient. En retour, nous faisons parvenir au bosco quelques bonnes bouteilles que le carré du Roland a eu soin de préparer à l'intention du Narval. «Bigoudis», visiblement peu satisfait du contenu un peu trop sophistiqué à son goût, interpelle la passerelle: «*Commandant, vous n'avez pas un coup de rouge de précision pour le bosco ?*» Le pacha s'exécute de bonne grâce en faisant parvenir à notre go-dilleur émérite une bouteille de bordeaux.

Cet intermède fera le tour du bord et le repas accompagné, de pain frais, remontera le moral des troupes jusqu'au retour à quai à la fin de la semaine.

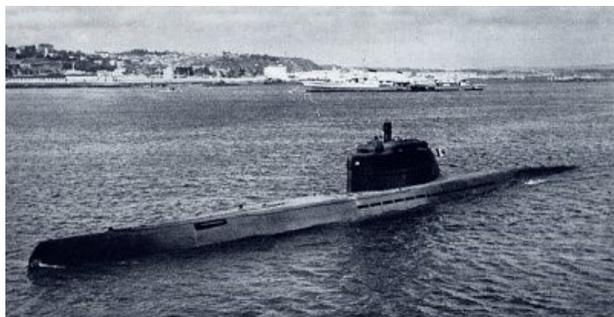
La technique a heureusement bien évolué depuis mais l'état d'esprit des sous-marinières est resté le même. Nous avons 20 ans et acceptons ces contraintes avec philosophie.

C'est un peu pour la particularité d'emploi de ce vieux bateau que nous y sommes restés si attachés.



Du fond de bassin
1967

SOUS-MARIN ROLAND MORILLOT



Caractéristiques du Roland Morillot

Numéro de coque	U 2518 - E13
Numéro, marque ou symbole	U 2518 - S12 - S613
Type	Sous marin océanique absolu
Classe	UB XXI
Type de coque	Sous-marin à double coque
Chantier	Chantier Blohm & Voss à Hambourg
Déplacement en surface	A : 1621 FR : 1643
Déplacement en Plongée	A : 1819 FR : 1902
Longueur	76 m 70
Largeur	6 m 60
Tirant d'eau	6 m 23
Vitesse en surface	A : 15.6 nœuds FR : 16 nœuds
Vitesse en plongée	A : 17.2 nœuds FR : 15.5 nœuds
Immersion maximale en service	180 mètres
Effectif Mlot-QM-OM + Officiers	Allemand 57 + 3 Français 52 + 5
Armement évolutif	6 tubes de 533 mm 23 torpilles ou 12 mines 4 canons de 20 mm
Date de lancement	04.10.1944
Date de mise en service	04.11.1944 puis 14.02.1946
Date de retrait du service	09.05.1945 puis 17.10.1967



*Au bassin K III en sortie de carénage
1962*



Transit en surface

Mon album photos



Pour la postérité



Baignade sous GROIX 1962



*Bol d'air
Monot-Bothuan- Lecalard*



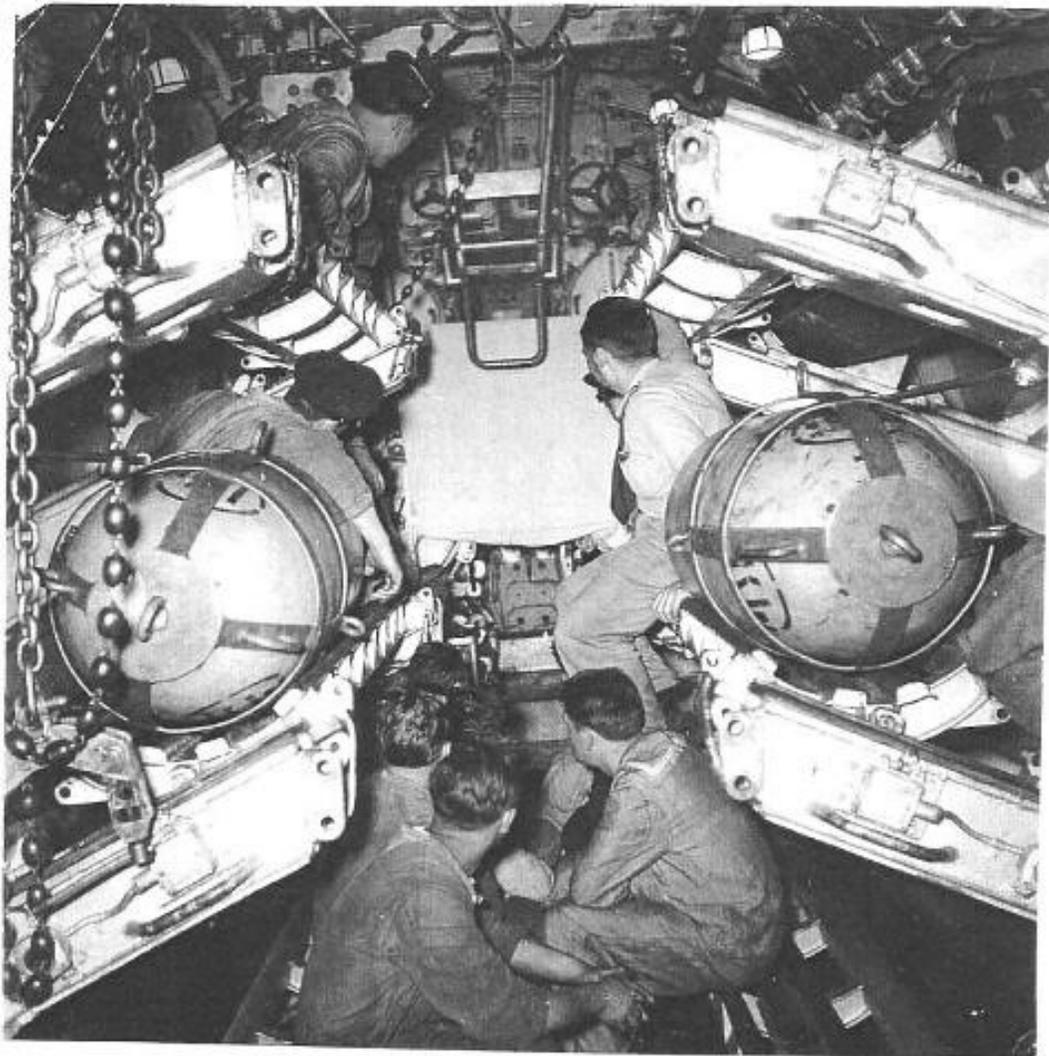
*Au large de GIBRALTAR 1964
Couturier-Zanardo- Lecalard- Pifaut- Vallet- Velten- Paul- Breilinger*



La mer se creuse



Le pain se dégrade (poste des mécanos) 1963



Séance de cinéma entre les mines



Du 2518 au Roland Morillot