

---

# Danser avec Julie !!!!



*“...aux premières loges pour nous faire  
secouer comme un prunier !!!! ...”*

Guy CLAUER



**bouée acoustique surnommée  
« Julie »,**

Au printemps 1970, ce matin-là, je prends le quart au CO à 08H00, mon pote Jacques prend le Central en main et le « Pilaf » prend son poste d'Officier de quart.

« *La maistrance est aux commandes !!!* » comme le dit si bien le Pacha .... La Diane est au schnorchel charge réduite dans un secteur situé entre Nice et la Corse. Nous attendons l'arrivée d'un Atlantic de Nîmes-Garons avec qui nous avons rendez-vous à 08H00, mais l'avion est à la bourre, les Pingouins n'étant pas des lève-tôt comme chacun sait ....

La mer est belle, un vrai lac, pas une ride sur l'eau, les coups de clapet se font rares, ce qui est fort appréciable !!!! Nous devons effectuer un casex « Julie » avec l'avion.

Le principe de ce genre de casex est le suivant :

il s'agit, pour un avion, de pister un sous-marin à l'aide de ses bouées acoustiques surnommées les « Julies »; ces bouées, larguées par parachute, sont munies d'un hydrophone et d'une antenne radio qui leur permet de retransmettre à l'avion tous les bruits captés par l'hydrophone. Elles fonctionnent donc en mode détection passive. N'étant pas pourvues d'émetteur sonar pour fonctionner en détection active, l'émission sonar est remplacée par l'explosion d'une grenade lancée par l'avion sur la bouée. En mesurant le temps qui s'écoule entre l'explosion de la grenade et le retour de l'écho renvoyé par un sous-marin, l'avion peut calculer la distance bouée-sous-marin sachant que la vitesse du son dans l'eau est de 1510 mètres/seconde environ. En utilisant plusieurs bouées mouillées en pattern, il lui est possible de déterminer la route du sous-marin et mener son attaque à la torpille.

Ces fameuses grenades ont une particularité : elles explosent à 150 mètres d'immersion maximum et sont assez puissantes. Par mesure de sécurité pour le sous-marin, l'avion a interdiction de grenader dans les cinq minutes suivant le « Top début d'exercice » pour laisser le temps au sous-marin de descendre en dessous de 150 mètres. Dans un exercice de mise au point de ces « Julies » une grenade lancée judicieusement par l'avion s'était retrouvée coincée dans le massif du sous-marin et plus précisément dans le logement du périscope de veille !!!

Le sous-marin passant les 150 mètres en descendant, la grenade a explosé, détériorant complètement la tête du périscope, brisant les antennes radar APA et ARUD et noyant ledit périscope !!!!

Vers 08H15, contact radio avec l'avion. Après les salamalecs de bienvenue, nous lui proposons le cap à prendre pour nous rejoindre puisque nous avons son radar à l'ARUR. Il nous indique bientôt qu'il nous a au contact radar et passe peu de temps après à notre verticale. Nous lui indiquons notre cap pour le début d'exercice et le « TOP début d'exercice » est donné. L'avion largue une de ses Julies à environ 1500 mètres devant nous alors que nous donnons l'alerte pour commencer notre descente à grande vitesse car nous ne disposons que de cinq minutes pour nous mettre à l'abri des grenades .....

« *200 mètres, moteurs AV4, assiette -20* » ordonne le Pacha  
« *Attention à la pointe, on descend à 200 mètres, surveillez l'étanchéité* » diffuse le Central ....

Nous descendons à grande vitesse à 9 nœuds, le Cdt rejoint le Carré, nous laissant la conduite du bateau après avoir demandé au Pilaf de réduire AV2 lorsque nous serons à 200 mètres ...

Nous passons les 150 mètres d'immersion, nous allons être à l'abri des grenades dans peu de temps ....

Soudain, à 170 mètres, un effrayant grondement se fait entendre à travers la coque épaisse. Il est si violent que les opérateurs sonar et GCO2 ont enlevé leurs casques d'écoute et me lancent des regards de panique. La Diane vibre de tous ses couples et est prise de tremblements si violents que certains néons s'éteignent ; mes règles et compas de vitesse glissent sur la table traçante et, à cause de la pointe, traversent le Carré pour s'accumuler contre le surbeau de la porte étanche du poste AV. Ça gronde et

ça secoue toujours ; les montées d'adrénaline qui nous hérissent les poils des avant-bras et pas que ces poils-là d'ailleurs !!!

« *Ronde d'étanchéité !!! Rendre compte à la voix* » diffuse le Central

Le commandant suivi du Cipié traverse en trombe le CO pour se rendre au Central où il constate que Jacquez, sans attendre d'ordre de qui que ce soit, a mis les barres de plongée toutes à monter. Et ça gronde !!! et ça tremble !!! et ça secoue !!! et ça gronde !!! c'est effrayant !!! En même temps, l'O2 bloque à la porte du poste AV les gars qui y prenaient leur petit déjeuner : paniqués ils s'y entassent en voulant rejoindre le CO ou le Central....

« *Très bien Patron, 40 mètres, assiette + 20. Se préparer à chasser partout* » ordonne le commandant.

Tout le monde a compris que le commandant a pris la manœuvre. L'électricien prend en main les manipulateurs des tiroirs de chasse HP et attend l'ordre.

Dès que la pointe est passée en positif, le commandant ordonne :

« *Chasser 30 secondes partout* »

L'électricien chasse à tous les ballasts. L'effrayant grondement s'arrête brusquement : la Diane se calme et n'est plus secouée ...

Le bateau est étanche, nous remontons très vite moteurs toujours AV4 en assiette +20 ....

Voyant que la Diane se comporte bien et au bout de 20 secondes :

« *Tiens bon chasser* » ordonne le commandant (pour économiser l'air HP).

L'électricien exécute ....

« *Se préparer à ouvrir les purges* » ordonne le commandant

Puis, à 70 mètres d'immersion le commandant ordonne

« *Ouvrez les purges* »

Il est clair qu'on ne peut arriver en surface comme ça !!! Le bateau est étanche et nous ne sommes pas dans une situation critique bien que très stressante. Il nous faut éclaircir la situation de surface avant de reprendre la vue. A 40 mètres, le bateau se comporte normalement ....

« *Moteurs AV2. Patron, balancez le bateau puis fermez les purges* » demande le commandant.

Balancer le bateau, c'est lui faire prendre de la pointe positive puis négative plusieurs fois de manière à évacuer tout l'air qui pourrait rester dans les ballasts.

A la fin de l'opération, Jacquez fait fermer les purges ....

Pour la reprise de vue le commandant rejoint le CO. Reprise de vue qui se complique car de nombreux bruiteurs sont apparus dans le Sud alors que nous n'avions rien à l'écoute dans ce secteur avant de descendre. Un seul bruiteur dans le Nord qui ne défile pas ou presque mais qui ne m'inquiète pas: c'est l'embouchure du Var que nous avons à l'écoute sur le GCO2 en veille lente. Il me faut un bon quart d'heure avant de pouvoir situer à peu près les bruiteurs du Sud. Malgré des règles de vitesse plus ou moins cassées car piétinées par les gars du poste AV quand l'O2 les empêchait de passer et un DUUX (télémetre acoustique) qui ne veut pas me donner de distance correcte, je les estime à environ 30000 mètres : bien qu'en gisement 90 ils ne défilent quasiment pas.

Le commandant est de mon avis et ordonne la remontée à l'immersion périscopique :

« *12 mètres, moteurs AV3* »



« *Top la vue* »

Nous remontons, le Central annonce l'immersion mètre par mètre à partir de 20 mètres et, à 12 mètres

« Top la vue »

Tour d'horizon rapide de sécurité :

« Amenez-moi sur les bruiteurs. Je guide le périscope  
Rien à la vue. Prendre contact avec l'avion ».

Le tactac hisse son antenne et appelle l'avion ...

« Oh mon dieu !!! vous êtes là !!! vous êtes vivants !!! mais que s'est-il passé ??? que vous est-il arrivé ??? j'ai entendu grâce à ma bouée un énorme bruit qui a duré plus d'une vingtaine de secondes et quelque temps après, j'ai vu un énorme bouillonnement en surface qui a duré longtemps !!! j'ai pensé que vous aviez coulé et j'ai lancé le message d'alerte « submiss » (sous-marin perdu) Alertés, le Clémenceau et son escadre arrivent du sud à grande vitesse pour vous porter secours !!!! »



Atlantic

Le Pacha prend le micro et rassure l'avion, lui disant que pour l'instant tout va bien, que nous allons faire surface et que le bouillonnement qu'il a vu, c'est tout simplement l'air des ballasts qui est remonté en surface quand nous avons ouvert les purges. Il demande à l'avion d'annuler son message « submiss », ce qui est fait immédiatement et, comme par miracle, les bruiteurs du sud disparaissent ...

« Se préparer à faire surface. Disposer les GE pour la vidange » ordonne le commandant.

« Patron !!! dit-il à Jacques, méfiez-vous de la gîte en arrivant en surface, on ne sait pas dans quel état sont nos ballasts. Soyez prêts à ouvrir les purges si la gîte est trop importante ».

Dès qu'on est prêts à faire surface :

« Surface, chassez 20 secondes partout » ordonne le commandant.

L'électricien chasse, on remonte .....

« On est en surface » annonce Jacques.

et la Diane se tient bien droite ....

Le Pilaf suivi du commandant ouvre le panneau supérieur du sas et accède à la baignoire.

« En vidange » ordonne la passerelle

Un GE est démarré et ses gaz d'échappement sont envoyés dans les ballasts pour finir de les vider de l'eau qu'ils contiennent encore après la chasse HP. De la passerelle le Pacha inspecte le pont de son bateau et ne constate rien d'anormal ...

Dès que les ballasts donnent, ils sont isolés l'un après l'autre ....

« Tiens bon la vidange, prendre la charge. Envoyer à l'avion :  
« Casex annulé » ».

La mer étant très belle, le commandant accompagné du Cipié descend sur le pont pour une inspection minutieuse ...

Rien d'anormal !!! C'est quand même bizarre, avoir été secoués comme nous l'avons été et aucune trace sur le bateau ...

Qu'est-ce qui a bien pu nous arriver ??? Sommes-nous entrés en collision avec un autre sous-marin ? Tout cela est plus qu'inquiétant car aucun dégât n'est constaté !!!

Redescendu au CO, le commandant rédige un message à destination du PC Opérations ; la réponse ne tarde pas :

*« Heureux de vous savoir sains et saufs ; ralliez Toulon immédiatement pour rentrer au bassin de Missiessy qui est prêt à vous recevoir ».*

Nous mettons le cap sur Toulon les deux moteurs AV5, passons entre les îles et la côte pour gagner du temps et arrivons au bassin de Missiessy où deux petits remorqueurs nous attendent pour nous aider à y entrer. Une fois le sous-marin positionné et la porte du bassin en place, la vidange de celui-ci commence aussitôt ....

Du quai, ce que nous pouvons voir de la coque n'a rien d'anormal, mais en dessous de la flottaison ??

Il nous faut attendre l'assèchement complet du bassin pour que le Cdt accompagné du Cipié et quelques ingénieurs de la DCAN puissent faire l'inspection complète de la coque. A première vue, aucune anomalie n'est détectée et nous ne savons toujours pas ce qui nous est arrivé !!! Par précaution et par sécurité, les ingénieurs de la DCAN décident de faire démonter certaines vannes de coque, principalement celles des régleurs et des circuits de refroidissement des moteurs pour les faire éprouver à la pression maximum ...

Ce n'est que le lendemain, en fin de matinée, que nous apprendrons ce qui a causé notre frayeur : les sismographes implantés le long de la Côte d'Azur ont enregistré un séisme sous-marin d'intensité 4 sur l'échelle de Richter. Séisme dont l'épicentre a été situé à quelques nautiques de notre position, ce qui explique que nous étions aux premières loges pour nous faire secouer comme un prunier !!!!

Après une semaine au bassin, nous sommes repartis pour d'autres aventures .....

Au cours de la DISAC qui a suivi nos six semaines de mer, quatre d'entre nous ont été très gentiment invités par l'équipage de l'avion à participer à une mission de surveillance maritime qui a duré presque 12 heures : décollage à 08H00 pour un retour à la base vers 19H00 ...

Mission beaucoup plus paisible que notre casex « Julie » inachevé !!!!

En retour, nous les avons invités à effectuer une plongée avec nous, mais, - est-ce le bol d'eau de mer traditionnel ou la peur de se faire secouer ? - les Pingouins ont décliné l'invitation .....

Domage !!!!

