

Largage des plombs de sécurité



*“Moteurs stop !!! toutes les barres à 0 !!!
interdiction de toucher à quoi que ce soit
sans mon ordre !!!! larguez les plombs de
sécurité !!!!”*

Guy CLAUER

En ce 25 Novembre 1968, 10 mois après la tragédie de la Minerve, la Doris commandée par le LV Jean Miguet, va pour son dernier exercice avant d'entrer en grand carénage, se livrer à une prestation aussi rare qu'inédite : **le largage de ses plombs de sécurité !!!!**

La Commission d'Enquête mise en place à la suite de la tragique disparition de la Minerve a découvert dans ses travaux et investigations que cette opération de largage des plombs de sécurité ne s'était effectuée que dans un bassin sous le contrôle des Ingénieurs de la DCAN concepteurs de ce type de sous-marin ; le bateau étant stoppé et en assiette 0. Que ce soient les membres de la Commission ou les Ingénieurs de la DCAN, personne n'avait la moindre idée du comportement d'un type Daphné après avoir largué ses plombs de sécurité en assiette fortement négative et à grande vitesse . Il fallait donc que cet essai soit effectué et le sort a voulu que la Doris étant le premier type Daphné à entrer en grand carénage après la perte de la Minerve , il lui revenait de procéder à cet essai

Notre équipage était très bien entraîné et rompu à réagir à toutes sortes d'avaries et d'incidents. Notre commandant, très pointilleux et exigeant sur les problèmes de sécurité, avait réussi sans nous pousser à saturation, à obtenir de son équipage les réflexes instantanés correspondants au type d'avarie ou d'incident auxquels il nous confrontait



Je n'en veux pour preuve que dans un laps de temps d'une semaine de navigation, on pouvait compter sur les doigts d'une seule main le nombre d'alertes normales données au schnorchel : plus de 90% de ces alertes étaient provoquées par un incident , une avarie ou un accident, et ceci de jour comme de nuit, surtout vers 23H00 à la fin de la vacation radio !!!!

On s'en amusait tellement que nous faisons des paris sur le type d'alerte que le Pacha allait nous infliger : alerte sur incendie batterie avec bien entendu disjonction de la tête de batterie correspondante qui plongeait tout le bord dans la lumière tamisée de l'éclairage de secours si le 37 Kwa était alimenté par cette batterie ; incendie au poste AV, au CO, à la tranche hygiène le royaume de la Cuisse, aux diesels, à la propulsion, à la manœuvre au poste AR, ce qui obligeait les OM à déguerpir de leurs bannettes !!!

Disjonction des 1000 ou 5000 ampères, particulièrement de la tête de batterie AV puisque située au Carré des Officiers ; voies d'eau à la propulsion , aux auxiliaires etc...etc Cerise sur le gâteau : les inévitables avaries de barre de plongée AR par isolement des by-pass situés au poste AR. Cette action sur les by-pass fait que les safrans de barre viennent en butée basse à cause de leur poids et provoquent une assiette négative pouvant atteindre les 30 degrés. Assiette qu'il faut contrer par la mise toute d'un bord de la barre de direction pour casser la vitesse et surtout la manœuvre la plus importante : lancer les deux moteurs en AR 5, manœuvre qu'il ne faut surtout pas rater !!!!

Il nous est même arrivé de chasser au ballast 5 à l'avant pour redresser « la bête » , le Maître de Central sentant que son bateau allait légèrement dépasser les 30 degrés de pointe négative .

Conscients de nos capacités à réagir à presque tous les incidents et autres avaries ; ayant une confiance absolue dans notre Pacha et notre bateau qui depuis au moins trois ans ne nous a joué aucune entourloupe, nous nous préparons à attaquer cet essai en toute décontraction bien que teintée d'une légère inquiétude, car deux problèmes nous tracassent un peu : tout d'abord, que va devenir le « Rho-a » (écart entre le centre de poussée et le centre de gravité du bateau) après avoir largué nos 8 tonnes qui sont logées dans la quille ???? Ce « Rho-a » étant déjà faible : de l'ordre d'une vingtaine de centimètres, espérons qu'il ne sera pas trop dégradé autre problème : est-ce-que le massif ne nous fera pas subir un effet de voile au cours de la remontée ??? effet de voile qui risque de nous coucher d'un côté ou de l'autre et de combien de degrés sera cette gîte ???

D'autre part, une rumeur circule dans la sous-marinade, affirmant que les plombs ne se décrochent pas si la pointe négative est trop importante ;

sans doute de l'ordre de 45 ° et plus. Nous, nous nous contenterons de 30° et de toute manière, contents ou pas, il va falloir y aller !!!!

La Doris est au schnorchel dans un secteur situé au large du Cap d'Armes sous la surveillance d'un Alizé venu de Nîmes-Garons. Alizé qui surveille toute la zone d'exercice et établit une situation de surface pour notre sécurité, car nous allons irrémédiablement revenir en surface sans pouvoir faire de palier d'écoute à 40 mètres. La mer est belle, l'avion tourne autour de nous et nous annonce que la situation est claire, aucun bâtiment de surface menaçant ou dangereux, il nous donne le feu vert pour le début d'exercice

Le Pacha prend en main la manœuvre et fait donner l'alerte tout en restant à 12 mètres : tous les aériens sont rentrés sauf le périscope de veille et l'antenne fouet . L'exercice va se dérouler en situation normale de navigation : un tiers sera de quart, nous ne serons pas aux postes de combat . Le commandant fait donner « le Top début d'exercice » à l'avion, on rentre le périscope et le fouet

Le commandant se rend au Central

- 300 mètres !!! assiette -30 !!! moteurs AV5 !!!! ordonne le commandant

Et c'est parti !!!!! on descend plein pot

Au passage des 150 mètres en assiette -30 à 11 nœuds, le commandant ordonne :

- Moteurs stop !!! toutes les barres à 0 !!! interdiction de toucher à quoi que ce soit sans mon ordre !!!! larguez les plombs de sécurité !!!!

L'Officier en second largue les plombs on continue de descendre

L'assiette se réduit peu à peu ; la vitesse baisse doucement ; la gîte reste à 0. Nous descendons jusqu'à 270 mètres où nous passons en assiette 0 ; la vitesse est presque nulle. Nous commençons à remonter lentement , l'assiette remonte à +20, repasse par 0, redescend vers -15, repasse par 0 et remonte à +15, revient à 0 pour redescendre à -10 puis +10 et continuera de se balancer entre +5 et -5 pendant toute la remontée.

La gîte a constamment oscillé de 5° de chaque bord sans prendre beaucoup plus d'écart. Le cap a varié de 270°. Nous sommes arrivés en surface comme une fleur; je ne me souviens pas de la durée de la remontée ; mais je me souviens que la mer était très belle et que nous n'avons subi aucun effet de voile , ce que nous craignons le plus.

La preuve était faite que ces bateaux étaient très bien équilibrés et de très bons bateaux comme l'affirmait l'amiral Patou le Président de la Commission d'Enquête sur l'accident de la Minerve. Après avoir remercié l'avion de son concours, nous sommes rentrés à Toulon pour grand carénage un peu plus légers que d'habitude

Les scientifiques des sismographes implantés sur la côte prévenus de notre essai ont effectivement enregistré l'impact de nos plombs sur le fond

Je me suis toujours posé la question de savoir comment se comporterait un 800 T le sas rempli d'eau et ayant largué ses plombs de sécurité : 8 tonnes d'eau en plus dans les hauts et 8 tonnes en moins dans la quille

Je ne pense pas être volontaire pour l'essai !!!!!!!

