AVENTURES SUBAQUATIQUES DANS LES F.A.S.

Je ne voudrais pas quitter ce monde (j'ai 87 ans et il faudra bientôt y penser, hélas !) sans avoir raconté l'aventure que j'ai vécue en tant qu'officier mécanicien à l'escadron de bombardement 1/93 " Guyenne "(Istres), unité dans laquelle j'ai servi de 1969 à 1975.
Cette aventure, je la crois unique et, surtout, très peu connue, même dans les hautes sphères des F.A.S. de l'époque. Je crois savoir, d'ailleurs, que d'autres (?) ont osé la porter à leur actif … mais chut ! ... Bref !

Nous sommes en novembre 1973. Je me trouve sur la base aérienne 126 de Solenzara (Corse) avec un petit détachement de mon escadron.
Deux mois plus tôt, le 26 septembre 1973, un autre escadron des F.A.S., également en détachement a, involontairement, bien sûr, transformé un de ses Mirage IV A (le N°2 AA) en piège à langoustes, non loin de l'entrée de piste de la base. Une panne de réacteurs a obligé l'équipage à s'éjecter alors que l'avion est en finale avant l'atterrissage de fin de mission.
L'éjection s'est bien déroulée. Pilote et navigateur ont été recueillis sans problème.

Mais revenons à nos moutons !
Par un bel après-midi ensoleillé de novembre, je rencontre le commandant mécanicien, chef des moyens techniques de la 93ème escadre de bombardement. Il a l'air très préoccupé et me fait part de son souci : la " Royale " a rassemblé le matériel nécessaire à la localisation et la reconnaissance de l'épave. Il ne lui manque plus qu'une personne capable d'identifier des morceaux de Mirage IV A au fond de la mer. Le commandant a été pressenti pour l'exécution de cette mission mais une affaire urgente l'oblige à rentrer à Istres. Il me demande alors, tout de go, si je ne serais pas volontaire pour le remplacer. A l'époque, je suis un jeune lieutenant curieux et avide de connaissances nouvelles et, par principe, toujours volontaire pour tout. J'accepte donc avec enthousiasme cette proposition.



Je dois à la vérité de dire qu'avant d'être un jeune lieutenant, j'ai été un vieil adjudant-chef " cadre de maîtrise " pendant quatre ans : deux à l'école technique de Rochefort puis deux autres années à Salon-de-Provence où j'occupais le poste de second de l'équipe technique Fouga-Magister (et même, pendant quelque temps, entre deux officiers, celui de Chef par intérim). Nous avions alors la mission passionnante de veiller sur la bonne santé technique d'une flotte de plus de 200 avions et, notamment, ceux de la " Patrouille de France "… Ça forme !...

Dès le lendemain de cette rencontre, soit le 19 novembre 1973, j'embarque, en tenue de vol, dans le H 34 N°106 de l'E.A.L.S. 01/044. Après 15 minutes de vol, nous voilà en stationnaire au-dessus du " TRITON ", magnifique bâtiment du " Groupe d'intervention sous la mer " (GISMER) de la marine nationale. Un membre de l'équipage de l'hélico m'aide à passer mon corps dans la boucle du câble qui va m'hélitreuiller sur le pont et me recommande de ne pas



ormations var informations

Depuis hier après-midi, des centaines de personnes (photo du bas) font la queue pour visiter le « Triton » (photo ci-dessus) sur le carré du port de Toulon. (Photos Félix Golési)

Terrain-vagues

« MENACES SOUS LES MERS » : LE « TRITON » VEILLE

En 86, Toulon a rendu hommage aux sous-mariniers : ils fêtaient leur centenaire et Toulon accueillait un troisième sous-marin nucléaire d'attaque.

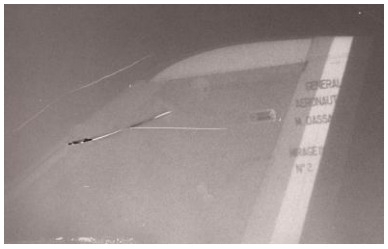
En 87, la ville a présenté l'aéronavale.

Cet été, Toulon, avec le concours de la Marine et de la D.C.A.N., consacre à nouveau sa grande exposition à la flotte sous le titre « Menaces sous la mer ». Depuis son ouverture fin juin, plus de 18 000 visiteurs ont déjà découvert en mairie d'honneur les techniques de la lutte contre les mines, les moyens des spécialistes qui dans le golfe d'Oman maintiennent ouverte la route du pétrole. Maquettes, photos, mannequins, notices, sous-marin autoguidé, mines, etc., mêlent exemples et techniques. Cette exposition bénéficie, depuis hier et jusqu'à lundi, de la présence au carré du port du bâtiment d'intervention sous la mer *Triton*, que le public peut visiter. Commandé par le capitaine de corvette Delcroix, le *Triton* est affecté au G.I.S.Mer (groupe d'intervention sous la mer) pour mettre en œuvre les matériels de plongée profonde et d'observation sous-marine. Il peut, grâce à une grue de quinze tonnes, embarquer, soit une tourelle immergeable (jusqu'à 250 mètres), soit le sous-marin jaune *Griffon* (immersion jusqu'à 600 mètres), soit d'autres matériels divers d'exploration sous-marine (soucoupes, télénaute, etc). Le *Triton*, avec le *Griffon* et ses robots *Éric* et *Érato*, sont donc sur le port de Toulon. Mis en service en 72, ce bâtiment long de soixante-quatorze mètres, pesant une tonne et demie et filant à la vitesse de treize nœuds, a un équipage de quarante-huithommes et dix-sept plongeurs.

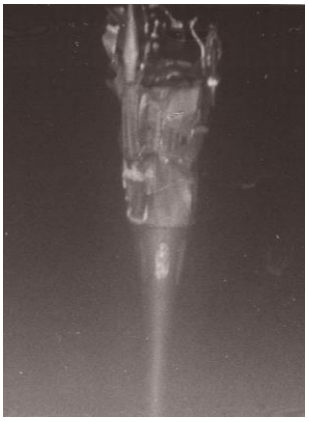
desserrer les bras de mon corps pendant la descente. Je pense, effectivement, que ce serait une bien mauvaise idée !
Me voilà donc au bout de mon câble descendant vers le pont du Triton sous les regards (admiratifs ?) des matelots qui se trouvent là. Peut-être pensent-ils que je suis un vieil habitué de ce genre d'exercice. Vous, lecteurs, vous savez bien qu'il n'en est rien. Après une courte mais agréable réception dans cette belle unité de la " Royale ", je suis invité à prendre place, en qualité d'observateur photographe à bord du "GRIFFON ", sous-marin de poche de la série des Bathyscaphes, petite merveille de technicité. Le lieutenant de vaisseau Gaillard et le maître principal Quintaine constituent l'équipage.
Une puissante grue dépose délicatement à la surface de la grande bleue le magnifique " joujou jaune " dans lequel nous avons pris place et la plongée commence. Je suis allongé à l'avant du Griffon, avec, devant moi, un hublot, à peine plus grand qu'un cul de bouteille, qui se trouve être la pointe avant du sous-marin. Ma mission consistera à " coller " mes yeux sur ce petit hublot et à photographier chaque objet rencontré, susceptible d'être un morceau de l'épave que nous recherchons. Je dois avouer ma grande déception de ne voir à travers mon petit hublot que de l'eau boueuse. Le pilote, d'ailleurs, prend bien soin de ne pas toucher le fond et quand cela arrive tout de même, nous sommes en QGO complet pendant quelques minutes. La plongée par 330 mètres de fond dure 5 heures et nous regagnons la surface sans avoir aperçu le moindre morceau de quoi que ce soit.
Le même hélico que ce matin vient me récupérer, toujours par hélitreuillage, pour me ramener sur la base de Solenzara.

Deux jours plus tard, soit le 21 novembre 1973, un autre H 34, le N°71, m'embarque pour me reposer sur le Triton. La plongée, ce jour-là, ne dure que 30 minutes et ne nous amène pas plus bas que par 100 mètres de fond, car l'équipage est brusquement obligé de faire face à un sérieux problème. Il faut effectuer une remontée rapide en secours. Nous embarquons de l'eau par le panneau étanche mal verrouillé. Pendant toute cette opération je suis resté allongé devant mon petit hublot, sans manifester le moindre sentiment visible. Ce qui me vaut les compliments du L.V. Harismendy et du M.P. Quintaine, l'équipage du jour, admiratifs de mon stoïcisme. Pour dire vrai, je ne vois pas ce que j'aurais pu faire pour améliorer la situation.

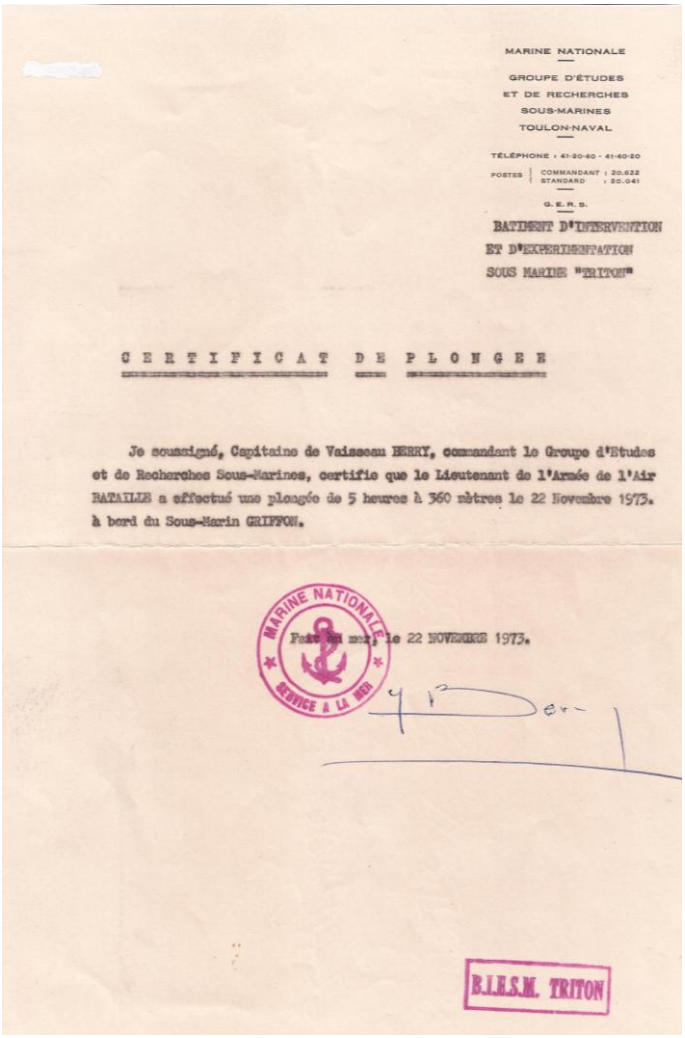
Et nous voici le 22 novembre 1973.
Mon détachement sur la base de Solenzara se termine le lendemain. Il serait donc important (pour moi) que cette troisième plongée soit la bonne. Même " cérémonial " que les deux précédentes fois : transfert, hélitreuillage, mise à l'eau du Griffon (même équipage qu'hier) et " A Dieu vat ! "
Je vais un peu résumer la suite de cette aventure.
Cette troisième plongée va durer également 5 heures et nous amènera à la profondeur de - 360 mètres. Aujourd'hui la récolte est fructueuse. Nous trouvons plusieurs gros morceaux qui ont toutes les chances de provenir de notre Mirage IV A. Puis, tout à coup, je ressens la désagréable impression que la marine nationale aurait pu se passer de mes services…
Devant moi, à quelques dizaines de centimètres de mon cul de bouteille, un immense panneau métallique gris alu orné d'un bandeau bleu, blanc, rouge présente l'inscription parfaitement lisible suivante :



G E N E R A L E
A E R O N A U T I Q U E
M. D A S S A U L T
M I R A G E I V A
N° 2



Je pressentais, depuis quelque temps déjà, que notre quête allait bientôt prendre fin sur un agréable succès de notre



MARINE NATIONALE

GROUPE D'ÉTUDES
ET DE RECHERCHES
SOUS-MARINES
TOULON-NAVAL

TÉLÉPHONE : 41-20-40 - 41-40-20
POSTES | COMMANDANT : 20.622
STANDARD : 20.041

G.E.R.S.

BATIMENT D'INTERVENTION
ET D'EXPERIMENTATION
SOUS MARINE "TRITON"

CERTIFICAT DE PLONGEE

Je soussigné, Capitaine de Vaisseau HERRY, commandant le Groupe d'Etudes et de Recherches Sous-Marines, certifie que le Lieutenant de l'Armée de l'Air BATAILLE a effectué une plongée de 5 heures à 360 mètres le 22 Novembre 1973. à bord du Sous-Marin GRIFFON.

Fait en mer le 22 NOVEMBRE 1973.

MARINE NATIONALE SERVICE A LA MER

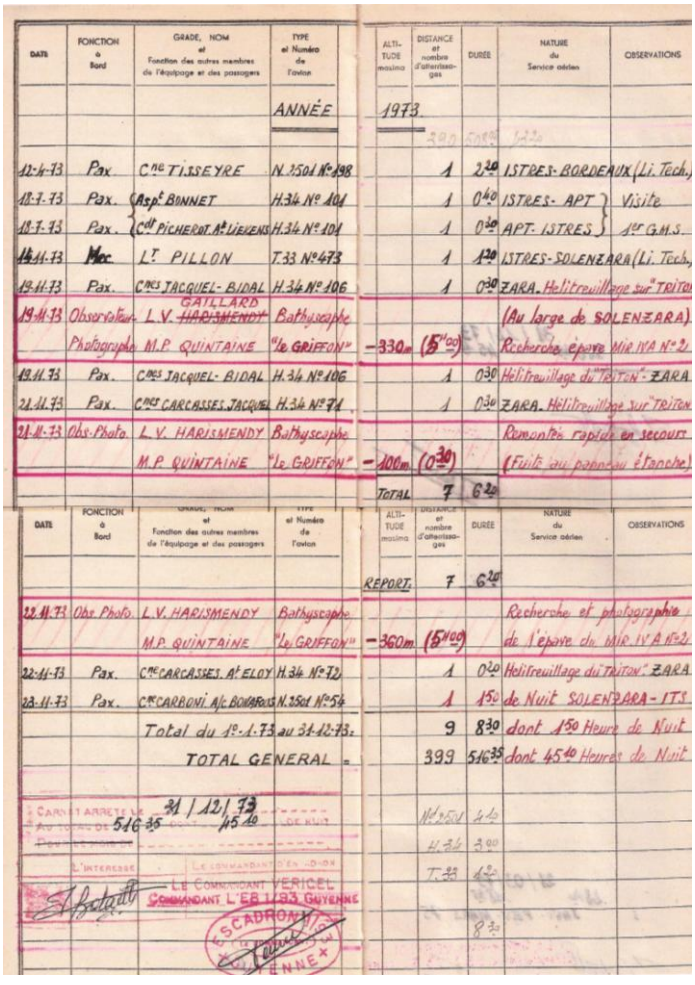
B.I.E.S.M. TRITON

mission car je n'avais eu aucune peine à identifier un peu plus tôt la pointe avant du M.IV A parfaitement fichée dans la vase, à la verticale, par la perche de ravitaillement.

Nous remontons vers la surface, parfaitement heureux et satisfaits du devoir accompli. Nous sommes accueillis et fêtés par l'équipage du Triton et, tout particulièrement, par le " Pacha qui me fait l'insigne honneur de m'inviter à sa table pour partager le dîner des huit officiers du Bâtiment. Pendant ces très agréables moments passés dans l'intimité d'un groupe d'officiers de la Royale, le commandant a donné des ordres pour que les photos que j'ai prises soient tirées et qu'une petite collection de celles-ci me soit offerte en témoignage et en souvenir de cette opération peu ordinaire. " Savez-vous, lieutenant, que même nos sous-mariniers professionnels ne descendent jamais à de telles profondeurs ? " me dit le commandant. Ma réponse fuse : « commandant, quand je raconterai tout çà à mes compagnons d'arme, pilotes, navigateurs et mécanos ils ne manqueront pas de me dire : bon ! çà suffit, arrête ta cravate ! " Je souhaiterais donc pouvoir présenter une preuve irréfutable des principaux détails de cette aventure. " Le commandant redonne alors des ordres pour que me soient remis des certificats de plongée que je conserverai comme un bien précieux. Après cette mémorable soirée, un troisième H 34 m'hélitreuille pour la dernière fois et me ramène sur la base de Solenzara pour une nuit de repos bien gagnée avant mon retour à Istres dans la journée de demain avec tout le détachement de mon escadron.

J'ai tenu à avoir un autre témoignage digne de foi de cet épisode extraordinaire de ma carrière. J'ai fait figurer dans mon carnet de vol ces 10 heures 30 de "vol subaquatique " avec les mentions des altitudes maxima des trois plongées : - 330 mètres, - 100 mètres et -360 m.
Le commandant de l'escadron de bombardement 1/93 " Guyenne ", a signé mon carnet de vol le 31 décembre 1973.
J'avais encore 15 mois à vivre dans cette belle unité des F.A.S. avant ma mutation à Paris, et plus précisément à la Direction Centrale des Matériels de l'Armée de l'Air (D.C.M.A.A.), mais çà c'est une autre histoire …

CNE (h) Hugues Bataille.



DATE	FONCTION à Bord	GRADE, NOM et Fonction des autres membres de l'équipage et des passagers	TYPE et Numéro de l'avion	ALTITUDE maxima	DISTANCE et nombre d'atterrissages	DURÉE	NATURE du Service aérien	OBSERVATIONS
			ANNÉE	1973				
12-4-73	Pax.	Cne TISSEYRE	N. 3501 N°198		1	2h20	ISTRES-BORDEAUX	(Li. Tech.)
18-7-73	Pax.	Asp[t] BONNET	H.34 N° 104		1	0h40	ISTRES-APT	Visite
18-7-73	Pax.	Cdt PICHEROT A[t] LIEVENS	H.34 N° 104		1	0h40	APT-ISTRES	1er G.M.S.
19-11-73	Méc.	Lt PILLON	T.33 N°473		1	1h20	ISTRES-SOLENZARA	(Li. Tech.)
19-11-73	Pax.	Cnes JACQUEL-BIDAL	H.34 N° 106		1	0h30	ZARA. Hélitreuillage sur "TRITON"	
19-11-73	Observateur	~~GAILLARD~~ L.V. HARISMENDY	Bathyscaphe				(Au large de SOLENZARA)	
	Photographe	M.P. QUINTAINE	"le GRIFFON"	-330m	(5h00)		Recherche épave Mir IV A N°2	
19-11-73	Pax.	Cnes JACQUEL-BIDAL	H.34 N° 106		1	0h30	Hélitreuillage du "TRITON" ZARA	
21-11-73	Pax.	Cnes CARCASSES JACQUEL	H.34 N°74		1	0h30	ZARA. Hélitreuillage sur "TRITON"	
21-11-73	Obs-Photo	L.V. HARISMENDY	Bathyscaphe				Remontée rapide en secours	
		M.P. QUINTAINE	"le GRIFFON"	-100m	(0h30)		(Fuite au presse-étoupe)	
				TOTAL	7	6h20		

DATE	FONCTION à Bord	GRADE, NOM et Fonction des autres membres de l'équipage et des passagers	TYPE et Numéro de l'avion	ALTITUDE maxima	DISTANCE et nombre d'atterrissages	DURÉE	NATURE du Service aérien	OBSERVATIONS
				REPORT	7	6h20		
22-11-73	Obs Photo	L.V. HARISMENDY	Bathyscaphe				Recherche et photographie	
		M.P. QUINTAINE	"le GRIFFON"	-360m	(5h00)		de l'épave du Mir IV A N°2	
22-11-73	Pax.	Cne CARCASSES A[t] ELOY	H.34 N°72		1	0h20	Hélitreuillage du Triton ZARA	
28-11-73	Pax.	Cne CARBONI A[t] BOMBAROIS	N.3501 N°54		1	1h50	de Nuit SOLENZARA-ITS	
		Total du 1er-1-73 au 31-12-73			9	8h30	dont 1h50 Heure de Nuit	
		TOTAL GENERAL			393	516h35	dont 45h40 Heures de Nuit	

31/12/73

516h35 45h40

L'INTERESSE — LE COMMANDANT EN SECOND — LE COMMANDANT VERICEL COMMANDANT L'ER 1/33 GUYENNE

ESCADRON ER 1/33 GUYENNE