

A propos de la disparition du sous-marin "AFFRAY"

La perte de l'*Affray* disparu en Manche en avril dernier a profondément ému l'opinion britannique et attiré de nouveau l'attention sur la question du sauvetage des sous-marins.

Le public s'étonne qu'après tant de progrès accomplis au cours de la guerre dans l'ordre de la recherche et de la détection, de semblables disparitions soient encore possibles. Dans le cas de l'*Affray*, l'émotion est d'autant plus vive que les fonds, en Manche, n'excédaient pas soixante-dix mètres à l'endroit probable du sinistre et qu'un sauvetage eût été possible si le repérage avait eu lieu à temps.

Ce dont le public ne se rend pas compte, c'est que les progrès accomplis au cours des hostilités ont tous été dirigés dans le sens du combat et non dans celui du sauvetage et que les moyens de recherche d'un sous-marin coulé sont, à très peu de chose près, les mêmes qu'avant guerre.

Le radar, en particulier, qui a permis de traquer les meutes de Doenitz, est hors du jeu dès qu'un sous-marin est complètement immergé, c'est-à-dire quand il n'a plus ni périscope ni schnorchel à la surface, et c'est évidemment le cas d'un sous-marin accidenté.

Quant aux appareils de détection ultra-sonores, s'ils ont fait d'immenses progrès, c'est dans le sens du repérage

en marche en vue d'une attaque, mais leur portée n'a pas été sensiblement accrue et la propagation des ondes reste toujours soumise aux mêmes aléas.

Bien plus, une circonstance aggravée est venue, en Manche, paralyser les recherches : la présence sur le fond d'une telle quantité de coques coulées au cours de la guerre — en particulier de coques de sous-marins — que la discrimination à l'écho d'une épave particulière est devenue extrêmement difficile.

L'Amirauté Britannique attache cependant une grande importance à la découverte de l'*Affray* qui, seule, permettra de déterminer les causes du désastre et d'en prévenir le retour. Dans un communiqué remis à la presse, elle précise que la zone probable de la disparition avait été délimitée et que les recherches seraient poursuivies « devraient-elles durer des mois et même des années ».

Les précédents. — Ce qui a le plus étonné les spécialistes, c'est qu'aucune trace n'ait encore été découverte : ni tache de mazou, ni épave, ni bouée.

Dans les précédents sinistres, et notamment dans le cas du *Thétis*, survenu aux mêmes profondeurs, le 1^{er} juin 1939, l'alerte avait été donnée à 18 heures, et à 21 heures 40 un avion avait repéré une bouée. Les secours immédiatement envoyés sur les lieux

devaient aboutir à 7 heures 40 le lendemain, à la découverte, à mer basse, de l'arrière du sous-marin qui émergeait.

Dans le cas du sous-marin américain *Squalus*, disparu sept jours avant au large des côtes du New Hampshire, l'alerte donnée à 11 heures 30 devait permettre au sous-marin *Sculpin* de découvrir une bouée téléphonique à 13 heures 40 et d'entrer immédiatement en contact avec les naufragés.

Dans le cas du *Thétis*, la promptitude des secours devait être sans effet : malgré la faible profondeur, le sauvetage individuel fut rendu difficile du fait de l'inclinaison du sous-marin. Les émanations de chlore avaient affaibli l'équipage, en sorte qu'après l'évacuation de quatre passagers, des accidents survinrent qui paralysèrent les opérations. Plusieurs tentatives de renflouage du navire aboutirent à un échec. Les câbles de la gabarre s'étant rompus, le sous-marin prit une inclinaison plus grande et cessa d'émerger à la marée suivante.

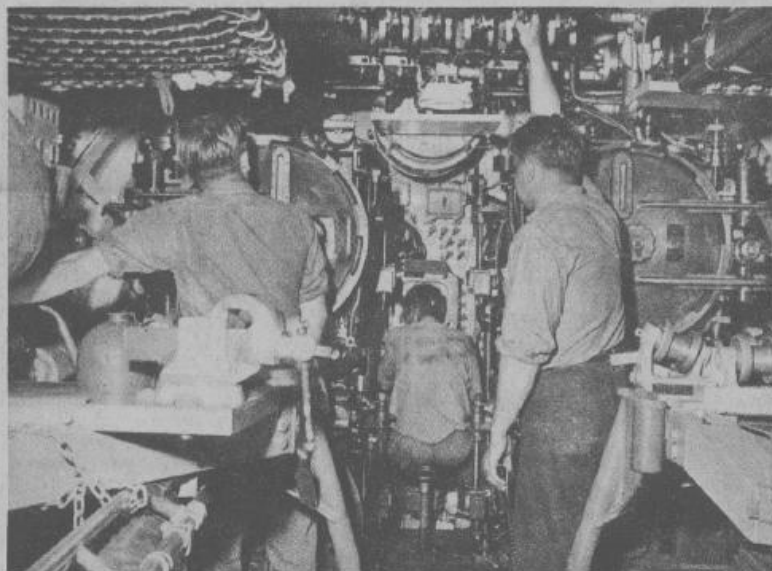
Par contre, dans le cas du *Squalus*, les efforts des sauveteurs furent couronnés de succès. La Marine des Etats-Unis venait de mettre au point depuis peu un système de sauvetage proposé par le Capitaine de Frégate Mac Cann et qui consistait en une cloche plongeuse susceptible d'être adaptée sur l'un quelconque des panneaux du sous-marin.

Le navire de sauvetage *Falcon*, muni d'une cloche Mac Cann, arriva sur les lieux le lendemain du naufrage.

La cloche fut descendue à l'aplomb du sous-marin à 11 heures 40 et remonta à 13 heures 15 avec sept rescapés. Une deuxième descente permit le sauvetage de neuf autres membres de l'équipage. Après quoi, le câble de descente de la cloche se coïça. Les heures qui suivirent furent dramatiques : l'air commençait à se raréfier et l'on crut un moment que les hommes ne résisteraient pas à une attente qui menaçait de se prolonger. Mais après des efforts surhumains, les scaphandriers réussirent à débloquer le câble et la cloche put redescendre vers minuit pour délivrer les huit derniers survivants, qui avaient cru pendant quatre heures que tout espoir était perdu.

La réussite exceptionnelle de ce sauvetage confirma les espoirs que la Marine américaine avait mis dans la cloche Mac Cann. Les quatre navires spécialement équipés continuèrent leur service pendant toute la guerre, mais, s'ils furent utilisés pour bien des missions, ils n'eurent plus jamais l'occasion de servir à des sauvetages.

A. VULLIEZ.
(Suite page 6.)



★ Cette photographie prise dans une des chambres des torpilles donne une idée de la complexité du mécanisme d'un sous-marin. On notera comment l'espace situé entre les palans pour torpilles est utilisé pour les couchettes pliantes.

(Photo U. S. Navy)

SOUS-MARIN "AFFRAY"

Seule la Marine suédoise acheta des cloches Mac Cann. Le prix très élevé de ce matériel (il avait coûté aux Etats-Unis 23 millions de dollars) fit reculer la plupart des autres marines, en sorte qu'à l'heure actuelle, ces deux pays sont encore seuls à en posséder.

Les chances de les utiliser sont en effet extrêmement faibles : il faut non seulement que le fond n'excède pas la profondeur limite de 100 mètres — profondeur qui permet aussi le sauvetage individuel — mais il faut également que le sous-marin soit posé droit sur le fond, — toute inclinaison rendant difficile l'adaptation étanche de la cloche sur les panneaux. — En sorte, qu'au bout du compte, il n'y a guère plus de chances de sauver un équipage avec la cloche qu'avec de simples appareils de scaphandres autonomes du genre Davis.

Dans ces conditions, dira-t-on, pour quoi ne pas munir tous les membres de l'équipage d'un de ces scaphandres modernes comme les scaphandres Cousteau qui permettent aux plongeurs des performances exceptionnelles ?

Il y a malheureusement à cette question une réponse bien simple : doter 70 hommes d'un de ces appareils correspondrait, à bord du sous-marin, à un sacrifice de place absolument prohibitif. Le médiocre appareil Davis est déjà encombrant à stocker. Il est impossible d'aller au delà.

Un sous-marin est fait pour combattre. C'est un engin de précision. Aucun autre navire ne connaît un pareil souci d'utilisation de la place disponible en vue des qualités combattives.

Sacrifier à la sécurité, c'est diminuer ses qualités offensives, et de cela, les sous-marinières, à bon droit, ne veulent pas entendre parler !

Aucun sous-marinier ne veut, en plongeant, imaginer qu'il ne pourrait pas remonter en surface à sa convenance. C'est là un état d'esprit magnifique contre lequel il serait vain de s'insurger.

Et cela d'autant plus que, dans tous les accidents où l'enquête a été possible, la cause déterminante a toujours été un défaut de fonctionnement qui aurait dû être décelé à temps : vanne de tube lance-torpille sur le *Thétis*, vanne de prise d'air de Diesel sur le *Squalus*.

C'est donc surtout dans le sens de l'entraînement et de l'amélioration du matériel que l'effort doit porter. Aussi ne peut-on qu'approuver les efforts de l'Amirauté britannique pour retrouver la coque du sous-marin perdu ; la connaissance des causes de l'accident peut seule prévenir un nouveau désastre.

A. V.

LA GRANDE-BRETAGNE

remercie

la Marine Française

A l'occasion des recherches effectuées en vue de retrouver le sous-marin « Affray », qui a coulé dans la Manche, l'Amirauté britannique a reçu une aide précieuse de la marine française, et M. Callaghan, secrétaire parlementaire à l'Amirauté, a exprimé la reconnaissance de la Grande-Bretagne envers la France, au cours d'une séance de la Chambre des Communes.

Cols Bleus n°235

L'« Affray ». — La découverte du sous-marin britannique « Affray », reposant à peu près droit par 79 mètres de fond, à 67 milles, dans le 228 du phare Sainte-Catherine (île de Wight), lève une partie du mystère qui entourait sa disparition. Sa position semble indiquer qu'il a parcouru en plongée environ 35 milles et que c'est vers 5 heures, le 17 avril, au moment de son retour en surface ou de sa prise de navigation au Schnorchel que s'est produit l'accident.

En l'absence de toute avarie apparente on a pensé d'abord devoir attendre le relevage pour déterminer les causes du sinistre. Ce relevage s'avérait d'ailleurs extrêmement aléatoire.

Sans doute y a-t-il le précédent du sous-marin américain F 4, coulé en 1915 devant Honolulu et relevé par la suite malgré la grande profondeur : 100 mètres. Mais les eaux du Pacifique sont claires et presque sans courants. Tandis qu'en

Manche, les conditions sont toute différentes : marées importantes, obscurité, courants violents et presque ininterrompus.

Les renflouements effectués dans ces conditions : celui du « Pluvione » en 1910 et plus récemment celui du « Truculent », n'ont été possibles que parce que les fonds étaient de 16 à 17 mètres. Encore ont-ils demandé des semaines d'efforts et de très gros moyens.

Les plongées effectuées le samedi 17 juin ont permis de déterminer la cause probable du sinistre. On a pu observer, en effet, une brèche de 18 pouces de longueur, à moins d'un mètre au-dessus de la coque. Le tube lui-même est légèrement déporté sur bâbord.

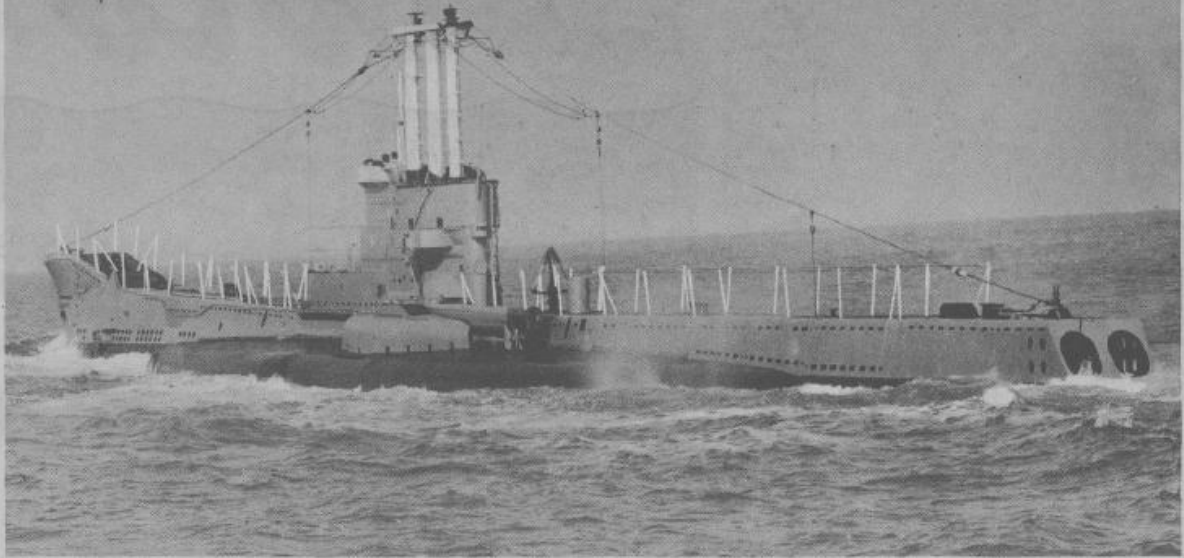
La thèse qui prévaut à l'heure actuelle est celle de l'abordage et l'on recherche les navires qui ont passé le 17 avril dans la zone de l'accident. Il reste difficilement explicable que les soupapes de sécurité n'aient pas fonctionné et que les portes étanches isolant le compartiment des moteurs n'aient pu être fermées.

Peut-être que l'encombrement supplémentaire causé par les 25 passagers a empêché l'exécution correcte des manœuvres.

D'ores et déjà, on pense que les examens intérieurs qui seront effectués à la fin des grandes marées, permettront de lever ces diverses incertitudes et que le relevage de l'épave sera de ce fait rendu inutile.

Cols Bleus n°238

Des Sous-Marins sur la Tamise



Du 18 au 28 septembre, deux sous-marins de la classe « A » — c'est-à-dire du même type que l'« Affray » — seront amarrés au quai de l'Exposition de la Rive Droite de la Tamise, et le public pourra les visiter. Sans doute verra-t-on s'y ruer les écoliers passionnés de moteurs, et aussi leurs parents, car en Angleterre, tout ce qui a trait à la mer intéresse tout le monde ; et c'est la première fois que des sous-marins auront remonté aussi loin la Tamise. Les reporters du Service français

de la H.B.C. seront eux aussi sur les lieux, et ils espèrent vous parler plus longuement de ces sous-marins au cours de l'émission « D'un samedi à l'autre », le 22 septembre, à 21 h. 30. L'« Aeneas » est spécialement destiné à servir dans le Pacifique. Du même type que l'« Affray » qui disparut si tragiquement, il est muni de sept mitrailleuses et de dix tubes lance-torpilles, six à l'avant et quatre à l'arrière. Son équipage est de soixante hommes. (Photo Central Press Ltd.)

Cols Bleus n°244

Chronique de la Quinzaine

LE SOUS-MARIN « AFFRAY »

L'Amirauté a pris la décision d'abandonner le sauvetage du sous-marin « Affray ». La raison donnée est le coût, difficile à chiffrer, mais certainement très élevé, des opérations de sauvetage et l'incertitude quant au résultat de tant de dépenses et de tant d'efforts.

La communication de cette décision à la Chambre des Communes a donné l'occasion au Premier Lord de l'Amirauté de fournir quelques renseignements sur les conclusions finales du rapport des experts.

La cause du désastre demeure inconnue. L'hypothèse d'un envahissement brutal par rupture du Schnorchell a été abandonnée.

Une telle avarie aurait amené le sous-marin à toucher le fond par l'arrière et l'arrière a été reconnu intact. Celle d'une explosion interne qui aurait entraîné la rupture des tubes, résistant aux hautes pressions, extérieurs à la coque, demeure vraisemblable, car elle aurait pu entraîner une rupture consécutive du tube Schnorchell ; mais elle demeure douteuse, du fait que le système de ventilation des sous-marins de la classe A est très bien étudié. Toutes les épreuves ont montré que les tubes Schnorchell étaient en bon état et ne pouvaient se briser sous des efforts normaux. La seule conclusion certaine est qu'aucune tentative n'a été faite par l'équipage pour sortir du sous-marin, ni même pour larguer les bouées : l'accident a donc été très brutal et la fin rapide.

Cols Bleus n°249