

Copie



MINISTÈRE DE LA DÉFENSE



Bord, le 02 décembre 2003
N° CASSIOPEE/SG/NP

ORCE D'ACTION NAVALE

AT "CASSIOPEE"

NOTE-EXPRESS

l. : (Marine) 79.20.050
l. : (PTT) 02 98 31 10 50
c. : 02 98 31 10 51

Origine : CASSIOPEE

Destinataire(s) : EMM/OPL/EMO
(pour action)

Destinataire(s) : CECLANT-COMAR CHERBOURG-ALFAN BREST/CDF MINES-
(pour info) DGA/CAA

Copies intérieures : CDT – OSD – O3 - Archives (2).

Objet : Mission de relocalisation et identification du sous-marin « DORIS ».

Référence :

P.Jointes : a) Un compte rendu.
b) Un Cédérom de prises de vue sous-marine

J'ai l'honneur de vous adresser, en pièce jointe, le compte rendu relatif à la mission de relocalisation et d'identification du sous-marin de 2^{ème} classe « DORIS » exécutée par le chasseur de mines « CASSIOPEE » dans les eaux internationales au large de Den Helder (Pays-Bas) entre le 15 novembre et le 04 décembre 2003.

Cette mission, axée principalement sur l'identification de l'épave, a donné lieu à de nombreuses interventions par plongeurs afin de procéder notamment à la corrélation entre les appendices apparents sur le fond et les plans fournis par le centre d'archives de l'armement et du personnel civil de Châtelleraut.

Même si, à cette occasion, aucun marquage identifiant formellement l'épave au sous-marin « DORIS » n'a été trouvé, la corrélation entre les éléments observés et les plans en possession du bord atteste que cette épave est bien celle d'un sous-marin de deuxième classe. Par ailleurs, la découverte par les plongeurs Néerlandais (inventeurs de l'épave) d'une pièce frappée au nom du sous-marin « DORIS » devrait permettre d'attester son identité.

Le canon de 75 MM, ainsi qu'un panneau de sas ont été remontés, tout en préservant l'intégrité du sanctuaire.

Le capitaine de corvette
Commandant le chasseur de mines « CASSIOPEE »,

**COMPTE-RENDU DE LA MISSION DE RELOCALISATION ET
D'IDENTIFICATION DU SOUS-MARIN « DORIS »**

1. Généralités :

La mission du chasseur de mines « CASSIOPEE » s'est déroulée du samedi 15 novembre au jeudi 04 décembre 2003. Compte tenu de la durée estimée du travail sur l'épave pour effectuer une relocalisation sonar et, à l'issue, procéder à l'identification par plongeurs, une période de dix jours sur zone avait été programmée. Ce créneau a permis, compte tenu des conditions météorologiques souvent peu clémentes en mer du nord à cette période de l'année et du potentiel plongeurs, de mener à bien les fouilles nécessaires. En outre, conformément aux directives reçues, il a été procédé à la récupération du canon de 75 MM du sous-marin, objet significatif du patrimoine de l'épave, tout en conservant l'intégrité du sous-marin.

Cette mission aura permis par ailleurs, à l'occasion d'une escale à Amsterdam du 28 novembre au 01 décembre, d'accueillir à bord de la « CASSIOPEE » les plongeurs néerlandais inventeurs de l'épave.

2. Chronologie détaillée :

Samedi 15 novembre	:	16H00	Appareillage de Brest.
Lundi 17 novembre	:	15H00	Arrivée sur la zone du sous-marin. Impossibilité de procéder aux recherches sonar en raison des de mauvaises conditions météorologiques.
Mardi 18 novembre	:	07H00	Début des recherches sonar
		07H50	Détection de l'épave
		10H15	Fin de la première plongée d'identification
Mercredi 19 novembre :			Plongées pour identification et fouilles sur l'épave
		11H00	Interruption des plongées suite à la dégradation des conditions météorologiques
Jeudi 20 novembre	:		Plongées pour désenfouissement des appendices significatifs remarqués sur l'épave et dégagement du canon des filets de pêche.
Vendredi 21 novembre :			Opérations de fouille sur l'épave et dégagement du canon.
Samedi 22 novembre	:		Prises de vues de l'épave après les travaux de dégagement. Prises de mesures.
		17H00	Arrivée en escale à Den Helder pour escale de ravitaillement
Mardi 25 novembre	:	09H00	Appareillage de Den Helder
			Plongées pour dégagement du canon
		16H00	Interruption des plongées suite à la dégradation des conditions météorologiques
Mercredi 26 novembre	:		Impossibilité de mettre en œuvre les moyens nautiques pour conditions météorologiques
			Passage à quai à Den Helder pour prise en charge d'un blessé par le centre de soin de la base militaire
Jeudi 27 novembre	:		Récupération du canon de 75 MM à bord de la « CASSIOPEE ».
			Transit vers Amsterdam.

3. Conduite des opérations

3.1 Relocalisation sonar de l'épave :

Afin de mener à bien les recherches sonar, le bord disposait des éléments précis fournis par les plongeurs néerlandais qui concordaient par ailleurs avec une épave référencée sur la carte. Compte tenu de ces informations, l'épave a été localisée dès le début des investigations sonar, le mardi 18 novembre 2003.

Positionnement de l'épave :

La position obtenue de l'épave est celle de la partie la plus représentative, aisément détectable au sonar :

$$\varphi = 52^{\circ}47,31 \text{ N}$$

$$G = 003^{\circ}49,12 \text{ E}$$

3.2 Identification de l'épave :

a. Etat général de l'épave :

Malgré une détection rapide des deux parties de l'épave, l'identification formelle du sous-marin « DORIS » s'est avérée, elle, bien plus difficile du fait de l'état général des parties émergentes du sable. Il apparaît que l'épave est en effet fortement ensablée (les 4/5 de l'épave sont ensablés) et que les parties émergentes ont subi d'importants dégâts, causés fort probablement par des chaluts crochés, et sont recouvertes de nombreux filets.

b. Eléments caractéristiques :

Compte tenu de la forte dégradation des parties émergentes de l'épave, l'identification a été progressive et a nécessité l'emploi systématique des plans fournis par le centre d'archives de l'armement et du personnel civil.

L'épave se présente en deux grandes parties respectivement de 25 et 20 mètres de long, distantes de 25 mètres sur le fond.

La première, correspondant à la partie arrière du sous-marin, est orientée au 180 et ne laisse apparaître que quelques appendices de la coque extérieure dont le plus caractéristique est une roue dentée pour le réglage des barres de plongée.

La seconde partie, située dans le 260 pour 25 mètres, est orientée au 210. Elle semble correspondre à l'avant du sous-marin, légèrement couchée sur bâbord. L'investigation de cette épave met en évidence la présence des appendices suivants :

- le kiosque, fortement dégradé, qui semble avoir été en partie arraché par des chaluts ;
- trois tubes lance-torpilles extérieurs avant, bâbord, axial et tribord. Par ailleurs, la présence d'au moins une torpille a pu être confirmée dans le tube bâbord, les deux autres, inaccessibles, ne permettant pas de lever le doute ;
- le canon de 75 MM, dont le socle est arraché de la coque et repose sur bâbord ;
- un guindeau, placé sur le tribord de la coque, à hauteur du canon.

Exception faite de la rupture de la coque en deux parties, il semblerait néanmoins que la dégradation de l'état général des appendices visibles est principalement dû aux filets et chaluts, et non à un sinistre de combat. Par conséquent, la coque épaisse et la structure intérieure du sous-marin pourraient être relativement bien conservées, protégées par le

sable. Compte tenu du type de fond (sable dur), des opérations de fouilles paraissent tout à fait envisageables mais nécessiteraient un matériel bien plus élaboré que celui mis en œuvre au cours de cette mission, et un temps de présence sur zone plus important.

3.3 Travail effectué :

3.3.1 Travail surface :

Compte tenu des conditions météorologiques défavorables rencontrées sur zone, les moyens matériels à déployer à partir de la surface pour le chantier sous-marin n'ont pu être mis en œuvre. En particulier, l'ensemble d'aspiration sous-marine devant servir à assurer le déblaiement des parties ensablées jugées les plus intéressantes, aurait nécessité des conditions de vent et de mer autrement plus clémentes.

En conséquence, la quasi-totalité du travail surface réalisé sur l'épave a consisté à assurer, en toute sécurité pour le personnel et le matériel, le soutien des plongeurs au cours de leurs interventions.

3.3.2 Travail fond :

Suite à l'impossibilité de mener à bien l'ensemble du chantier avec les moyens prévus initialement, des dispositifs plus souples d'emploi ont dû être adaptés (disqueuse pneumatique et chasse à l'air alimentées par des blocs bi-bouteilles d'air comprimés emportés sur le fond par les plongeurs). Si ces moyens ont permis de soustraire les plongeurs aux conditions de surface médiocre, ils n'ont toutefois offert qu'un rendement limité et la difficulté du travail fond s'en est trouvée accrue, alors que la progression dans les fouilles était fortement ralentie.

Conformément aux directives reçues, les efforts des plongeurs ont été axés prioritairement sur les trois points suivants :

- prise de mesures sur des parties significatives pour établir un plan de l'épave ;
- prises de vues et vidéo sous-marines de l'épave malgré les conditions de visibilité sous-marine médiocre (n'excédant pas 3 mètres) ;
- dégagement du canon de 75 mm recouvert de filets et dont le socle était arraché de la coque.

A l'issue des 9 jours de travail effectif réalisés sur zone, ces différentes actions ont pu être menées à bien et le canon a été élingué puis remonté sur la plage arrière.

4. Représentation :

Une cérémonie en hommage à l'équipage du sous-marin « DORIS » a été organisée à bord afin de rappeler au bord l'histoire de ce sous-marin et marquer l'aspect solennel de notre mission.

Cette mission aura également été l'occasion, lors de l'escale de la "CASSIOPEE" à Amsterdam, de recevoir à bord les deux plongeurs néerlandais, MM Hans Vaan Leeuwen et Ton Van der Sluijs, inventeurs de l'épave. Outre les différentes informations collectées lors de cette réception, ils ont tenu à nous remettre un cédérom contenant l'ensemble des prises de vues qu'ils ont réalisées au cours de leurs plongées, exécutées dans des conditions très favorables et qui permettent d'identifier clairement les parties aperçues par les plongeurs du bord au cours de cette mission.

5. Environnement :

5.1 conditions de surface :

Compte tenu de la position de l'épave, le créneau initial de présence sur zone avait été fixé à dix jours afin de tenir compte des conditions météorologiques souvent peu clémentes à cette période de l'année. Il s'est avéré que les conditions de vent et d'état de mer ont été en permanence défavorables pour le travail prévu avec un vent de 25 à 35 nœuds et une mer 3 à 5.

A plusieurs reprises il a été nécessaire d'interrompre les opérations sur zone, rendues impossibles pour les plongeurs et dangereuses pour les équipes de surface. Enfin, il n'a pas été possible d'utiliser les matériels adéquats pour les fouilles dans le sable, les limitations d'utilisation étant de loin dépassées. De fait, aucun matériel de travaux sous-marin reliant les plongeurs travaillant sur le fond à l'embarcation pneumatique en surface n'a été mis en œuvre.

Toutefois, la précision des informations météorologiques reçues par COMETOC et l'évolution rapide du plan d'eau en fonction du vent sur zone (zone de petits fonds) a permis d'optimiser au maximum le temps de présence sur zone en anticipant sur les améliorations des conditions de travail.

5.2 Environnement sous-marin :

Les conditions d'environnement sous-marin ont permis d'effectuer une recherche sonar dans des conditions excellentes du fait d'un fond de sable relativement peu encombré.

Dans le cadre de la plongée, la zone est balayée par un courant de marée qui présente des contraintes relativement fortes pour les interventions plongeurs :

- courant négligeable pour des coefficients inférieurs à 60 ;
- créneaux de travail limités à 6 heures par 24 heures pour des coefficients supérieurs à 90.

Enfin, les conditions constatées sur zone ont été les suivantes :

- type de fond : sable dur
- profondeur : 30 mètres
- visibilité sous-marine : 1 à 3 mètres
- température de l'eau : 10 degrés
- courant : compris entre 0,3 et 1,5 nœuds

6. Conclusion :

A l'issue du travail effectué sur l'épave présumée du sous-marin « DORIS » il apparaît que, malgré l'absence de découverte formelle de pièce portant le nom recherché, la corrélation entre les éléments observés et mesurés avec les plans en possession du bord corrobore tout à fait cette hypothèse. Qui plus est, les éléments rapportés par les plongeurs néerlandais et leur découverte d'une pièce frappée au nom du bâtiment 'clapet de ventilation air neuf-air vicié) devrait suffire à attester de l'identité du navire.

Au vu de la conservation des pièces observées, il est fort probable que l'ensemble de la coque encore ensablé soit en relativement bon état mais le travail nécessaire pour la mettre à jour constitue un chantier de grande envergure, qui nécessite une présence sur

zone relativement importante à une période plus clémente, et des moyens de travaux sous-marin appropriés.

(c) Copyright u-boote.fr