

L'ECHO des Grands FONDS

Bulletin de l'**A**MICALE DES **P**LONGEURS **D**EMINEURS

L'Editorial du Président

Jeudi 8 Octobre 1992 18 00 heures, au cercle des officiers marinières, la presque totalité des membres du bureau de l'amicale sont réunis pour leur réunion mensuelle, les absents, pour raisons sérieuses, sont excusés, travail, santé. Habituellement cette réunion se tient tous les premiers jeudi du mois. Sachant que deux de nos adhérents éloignés étaient de passage à Toulon, à savoir, PESQUET-FLORK Jean N°5 du 1er cours de démineur et CLAVRIE Paul N°40 du 3ème cours, que ces deux ancêtres désiraient rencontrer des collègues toulonnais le jour de la réunion a été différé pour leur permettre d'y assister. Un événement ? Non, je signale, mais l'intérêt porté par certains membres sur ce qui se fait au sein du bureau et de l'association. Etant éloigné et parfois isolé, leur seul lien, c'est le bulletin.

Dans mon dernier éditorial je parlais du manque de contact active-réserve et je terminais par le manque d'information, et bien c'est ce manque d'info au sein du bureau qui m'a fait traiter du sujet. Etant absent de France lors de la fin des stages de démineurs, j'ai appris, après la sortie du bulletin, que l'école avait convié un certain nombre d'anciens pour parrainer cette sortie de cours.

C'était pourtant un contact certain.

Emile PANNETIER



Directeur de la Publication :
E. PANNETIER
Rédaction et Publicité :
E. PANNETIER &
P. DEBOISSY
Photos et Dessins :
E. PANNETIER
Chroniqueurs &
Correspondants :
E. GENIN, E. SEVELLEC,
H. D'ESTIENNE D'ORVES,
P. DUPUCH, N. ROUSSET

Copie-Point Associations
Ville de Cherbourg-Octeville

Décembre 92
N° 24

SOIRÉE DANSANTE

La soirée dansante s'est déroulée comme prévue le 14 novembre dans la salle de l'ADLF à Sanary.

Dois-je parler de l'attrait porté à une telle activité qu'est la danse ?...

Je peux vous dire que le record de l'année dernière qui était de 33 a été largement battu. Je ne cacherai pas que longtemps ce nouveau score qui est de 46, oui vous avez bien lu 46, grace, il faut le souligner, à un apport non négligeable de nos camarades nageurs.

Entraînés par une musique très supportable pour nos vieux tympan déjà bien éprouvés par le nombre incalculable de changements de pression, le champagne aidant, un petit buffet et quelques gateries pour reprendre des forces nous conduisirent tranquillement jusqu'à 2 heures du matin.

JOYEUX NOEL A TOUS



Au seuil de l'année 1993 tous les membres du bureau vous souhaitent, ainsi qu'à vos familles une agréable année, et une réussite totale dans toutes vos entreprises.



BONNE ANNÉE

PRÉVISIONS des ACTIVITÉS 1993

- 17 Janvier Loto - Les ROIS
- 14 Mars Assemblée Générale
- 04 Juillet Sortie Brochettes
- 31 Octobre Soirée Dansante



SOUVENIRS D'UN (déjà !) ... VIEUX PLONGEUR

*L'Épopée,
c'est l'histoire racontée
aux portes de la Légende...
(Victor HUGO)*

Mai 1968... La France sombre dans la démence civile. Sa jeunesse dépave les rues de Paris, aux cris joyeux de : "C.R.S.... S.S. !" - "De Gaulle... à Colombey !".

Bien sages, les petits plongeurs du 3° G.P.D. mangent des "tortillas con huevos" à bord du "Poseïdon", à couple de l'esorteur-côtier "L'Effronté", en rade de Palma de Majorque.

Entre deux "sciabicca", aussi sérieusement exécutées que peu efficaces, on "dague" les belles scandinaves du côté de l'hôtel "Tres Molinos"... Il y a là les vieux, les très vieux et les très-très vieux ; ces derniers ne "draguent" plus ! Ils écument (les bistros et les échoppes de potiers).

Fin des réjouissances. Retour à Toulon, ce 20 mai 1968, au soleil couchant. Amarrage dans l'Arsenal, tribord au ras-débordoir des escorteurs-côtiers, quai Noël, proche du G.P.D. Atmosphère étrange, dans l'Arsenal, une sorte de "Black-Out" total - silence et obscurité - rappelant peut-être les heures sombres de Novembre 1942...

Je vais aux ordres... fissa ! fissa ! car dans la plonge, on aime bien l'exotisme mais encore mieux retrouver son chez-soi et... bobonne, pour certains !

Des ordres, j'en trouve un "moulon", sur le coin de mon bureau, à l'ESDRA : consigné à bord ! pour tout le Personnel plongeur embarqué, plein des gaz respiratoires pour DC, transfert du matériel sur "l'Adroit" - coup de veine, juste de l'autre côté du ras-débordoir, accosté babord :

Appareillage le 22 Mai, direction : la Grèce !...

Imaginez les têtes au détour des postes, à bord.« Alors ! Commandant, pas moyen d'aller faire un tour à Chicago ? »

Niet !

Demain, on bosse et, ensuite, direction le Pirée ; "la rue Kiglis, vous savez..." Les très-très vieux connaissent - sourires. Les moins vieux, rien... jaune. Les jeunes, ricanent... d'ignorance !

Les Lavezzi, le Stromboli, le Détroit de Messine : "la posta ! la posta !" - quels C... ces Siciliens ; des nouvelles, on voudrait bien - pas en envoyer - en recevoir... de France !

Enfin, Ichea et les hauteurs de Delphes nous annoncent l'approche du canal de Corinthe que l'on embouque après trois jours de bourlingue sur ce mouille-cul d'"Adroit" pour lequel tous les P.D. ont le plus profond mépris.

Arrivée au Pirée - Briefing chez les colonels, qui ne trouvent rien de mieux que de me refiler des brochures aux titres martiaux, du genre : "Comment nous avons réussi notre Révolution (1)" ... da la dynamite, quoi !

La rue Kiglis, nous ne la verrons qu'en rêve... On rejoint, dans la foulée, les Ricains, les Englisches et les Grecos en baie de Nauplie.

"L'Adroit" accoste à Nauplie. Les plongeurs doivent œuvrer à partir du bâtiment-base grec, le "Sakhipis" un vieux L.S.T. pourri et malodorant...

Le pied quoi !

Et toujours sans nouvelles de France. Je croise un Grec, édile de Nauplie, la mine contrite, arpentant le quai et hochant la tête : "Ah ! la France, la pauvre... de Gaulle, c'est fini ; la révolution, les militaires au pouvoir, comme chez nous..." - Pas rassurant du tout !

La baie de Nauplie ! Imaginez une vastitude, grande comme la moitié du lac de Genève ! Visi : nulle - Assistance : nulle - coalition gréco-anglo-américaine : nulle. Pauvres petits plongeurs français ! perdus sous cette immensité... dérisoires !

Mais les très-très vieux veillaient... Et un beau matin, ils reviennent à couple du "Sakhipis", leur LCVP barré par un crab'chef grec, empli de belles amphores, rondes, dodues, joufflues... innocentes !

Ils auraient dû, ces très-très vieux plongeurs rallier "l'Adroit", la France et son immunité territoriale. Hélas ! Les Grecs ne l'entendaient pas de cette oreille. On ne vole pas ainsi la Patrie des Colonels...

Me voilà bien embarrassé ! J'en retrouve mon meilleur langage diplomatique, pour tenter d'amadouer les Autorités Gresques du "Sakhipis" :

« Voyons ! Commandant ! ce sont de vulgaires pots de chambre datant de la Reine Victoria ! Parole de Moko !... »

« On verra, on verra ! », dit le Grec, « J'appelle le Service Archéologique du Musée de Nauplie, pour avis ».

Aïe ! Aïe ! Aïe ! que pastis !

Ces Messieurs les Savants viennent inspecter les

amphores ; enfin ! Ce qu'ils pouvaient en voir, chacune d'elles étant coiffée d'un postérieur français, dont le propriétaire refuse obstinément de s'en lever... Evidemment ! Un pot de chambre, faut que ça serve...

Le verdict des autorités tombe, net et clair : "Amphores romaines, époque chrétienne, nous prenons !"

On prend, on prend ! Facile à dire... mais allez déloger de là les vieux, les très vieux... des Gaulois sous pression !

Cà y était ! Rébellion ouverte, mutinerie en service et à l'étranger ! je me voyais mal parti...

Le dénouement intervint cependant, grâce à la suggestion de l'un des vieux parmi les vieux : « *Ecoutez, commandant !...* » et de me chuchoter à l'oreille... « *Cà baigne !* », lui répondis-je.

La France leva le "siège".

Les amphores libérées rejoignirent le Musée de Nauplie, où vous pouvez, amis lecteurs, aller les contempler ornées d'une belle légende : "Aux Plongeurs Français, pour leur découverte éminente, la Grèce reconnaissante" (sic).

Et pendant ce temps-là, y'en avait qui peufinaient un bel exercice de nuit. Normal, non ?

Au petit jour, la cale arrière de "l'Adroit" se refermait sur un beau trésor, embarqué-là au nez et barbe du grecos douanier arpentant le quai, en sentinelle...

Ultime pied-de-nez, le patron du Musée de Nauplie nous remerciant chaleureusement, demande que lui soit fourni le point exact de l'épave : "Et comment-donc, Monseigneur ! avec plaisir, en voici les éléments..."

J'en connais qui parieraient leur insigne de démineur, que le point donné de l'épave la situerait aux abords de... la rue Kiglis, au Pirée !

Ah ! Que c'était beau, la Grèce...

(1) Les colonels grecs prirent le pouvoir en 1967 par un putsch musclé destituant la Monarchie.

N.D.L.A. : Parmi les très-très vieux et les vieux on trouvait les Jacquemain, Argence, Sodano, Dupuch, Parys...
Et les jeunes, Chabry, Cabanier, Holveck, l'auteur de ces lignes...

et j'en oublie, bien sûr !

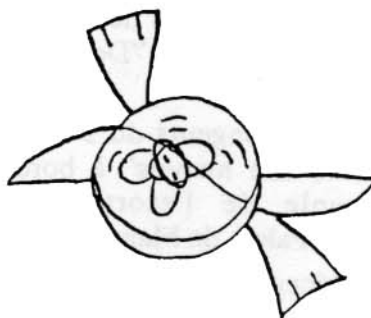
il y a si longtemps...

Marc Honoré d'Estienne d'ORVES

RETROSPECTIVE

3^e G. P. D.

Humour Anglais



Lors de l'exercice interallié "Medsweepex 18", quelques jours de mauvais temps nous permirent de confronter les matériels anglais et français.

Alors que nos hôtes nous montraient leur S.A.B.A. (Swimming air Breathing Apparatus), nous leur montrions notre bon vieux C.G. 45 ; tandis qu'ils nous faisaient essayer leur C.D.B.A., nous leur opposions notre brillant et neuf D.C. 55, qui, après un exposé théorique, les laissait impressionné.

C'est le moment que nous attendions pour leur assener le coup de grâce, en leur dévoilant le joyau : notre moderne T.E. 59, à côté duquel ils ne purent aligner que la primitive aile planante dérivée du modèle italien.

Et fiers de notre supériorité technique, nous passions aux essais comparatifs. Tout marchait parfaitement ; en fin de passe en T.E. 59, chaque plongeur anglais ressortait de l'eau l'air satisfait, louant la maniabilité du traineau, son large champ de visibilité, et maints autres avantages ; ils s'encourageaient mutuellement et entraient dans l'eau avec un large sourire, ce qui, comme chacun sait, est très élogieux de la part d'un Anglais.

Jusqu'à un certain S... qui ressortit ayant complètement perdu son sourire et répétant sur tous les tons et sans autres explications : "no good, no good." Il présentait des symptômes alarmants : spasmes buccaux de carpe, yeux de merlan frit, vertiges.

Après un interrogatoire serré, nous réussîmes à lui extorquer cet aveu que "à son avis, un traineau qui tourne sur lui-même est une excellente réussite technique et permet d'explorer le maximum de volume dans le minimum de temps, mais n'est pas très confortable".



Un brin de la patte d'oie s'était rompu dès le début de la passe, et le malheureux Anglais avait fait tout le parcours en tourbillonnant comme une vrille, s'imaginant que cet effet était normal, et calculé pour avoir meilleure visibilité dans toutes les directions.

Fort heureusement, ses camarades le vengèrent sur l'heure en nous offrant un apéritif au cours duquel il nous fallut ingurgiter dans la demi-heure : deux bières, un verre de vin cuit sirupeux et un verre de vin blanc, dans l'ordre, moyennant quoi on put les inviter, sans honte, à une prochaine "party".

(à suivre)

Le Naufrage du " POURQUOI-PAS ? "

Extrait de la dernière lettre du
Commandant LE CONNIAT
à sa femme.

Reykjavik le, 14 septembre 1936

Ma bien chère petite femme,

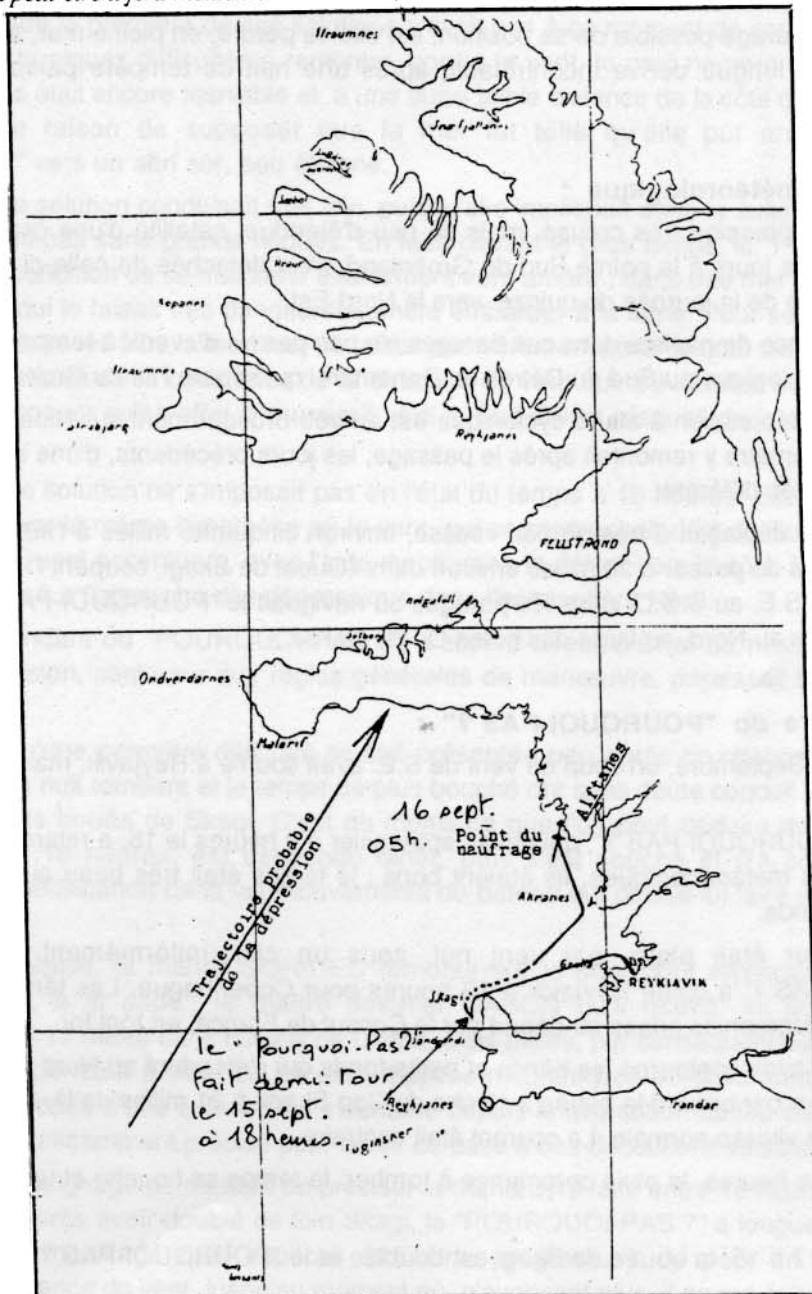
J'ai vu que les journaux avaient annoncé notre avarie, heureusement qu'ils n'ont rien ajouté à mon télégramme et que 3 jours après ils annonçaient à nouveau notre retour au port. La première nouvelle annoncée si brutalement par les journaux a du frapper quelque peu les familles, qui voient toujours les choses plus graves qu'elles ne sont en réalité. Cependant en terminaison pas d'accident de personne devait les rassurer qu'il y avait seulement dégât matériel. Tout est réparé et une fois prêt à partir, la tempête souffle avec violence et va tous nous retenir ici plus longtemps qu'on ne le voudrait. Dès qu'il sera possible nous prendrons la mer et tacherons de gagner Copenhague.

Comme je te le disais l'autre jour, pour ce voyage, il nous faut au moins 8 jours et certes nous ne ferons pas cette traversée sans recevoir une bonne secousse ou deux peut-être qui sait.

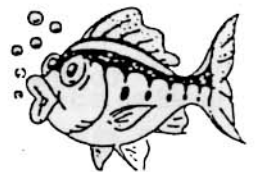
Je suis bien pressé de quitter ce pays d'Islande, cette région commence à être tourmentée et il est grand temps de descendre vers le Sud où peut-être il fera meilleur.



catalan languedocien AVS



CARTE DU NAUFRAGE



Circonstances du Naufrage

I - Parages :

Le golfe au fond duquel est établi Reykjavik, port que quittait le "POURQUOI-PAS ?", s'ouvre, dans la partie Sud de la côte Ouest d'Islande, entre les pointes de Skagi et de Malarif distantes de 48 milles sur une ligne orientée approximativement du S.S.E. au N.N.O. ; il est profond de 22 à 25 milles.

Ce golfe est parcouru, selon les vents généraux régnants, par des courants venant du large auxquels s'ajoutent localement les courants de marée. Le plus généralement la résultante de ces courants porte à terre ; elle atteint parfois plusieurs nœuds, pendant la durée du flot, à l'entrée des deux fiords qui, séparés par la pointe d'Akranès, s'ouvrent au Nord de Reykjavik. La mer y était pleine à 5 h 50 du matin le 16 septembre.

D'importantes perturbations magnétiques, assez bien localisées pouvant modifier la déclinaison de plusieurs dizaines de degrés, rendent en certains points incertaine, quand les repères de la côte ne sont pas visibles, la navigation des navires qui n'ont pas de compas gyroscopiques.

Dans l'ensemble, le rivage est suffisamment balisé de jour et convenablement éclairé de nuit ; mais quand il n'y a pas de vue il est en général d'une approche peu saine ; il est particulièrement redouté dans la région d'Alftanes où un amas de récifs, la plupart immergés ou à fleur d'eau, constitue d'innombrables dangers qui s'étalent sur cinq milles de côte, jusqu'à quatre milles au large par endroits, et que parcourent les courants.

C'est au milieu de ces écueils, et après avoir franchi plusieurs, que le "POURQUOI-PAS ?", par temps bouché, sans repérage possible de sa position, est allé se perdre, en pleine mer, au petit jour, le 16 Septembre 1936, dans une longue dérive incontrôlable après une nuit de tempête particulièrement violente et sans éclaircies.

II - Situation météorologique :

Une dépression très creuse, mais de peu d'étendue, satellite d'une grande dépression immobilisée pendant plusieurs jours à la pointe Sud du Groënland, s'est détachée de celle-ci et s'est mise en marche, aux premières heures de la journée du quinze, vers le Nord-Est.

L'absence de navires dans ces parages n'a pas permis d'avertir à temps l'Islande, de la variation de la situation météorologique au Sud du Détroit de Danemark, qui sépare l'île du Groënland.

Cette dépression à allure cyclonique est arrivée brusquement sur l'Islande, dans l'après-midi du 15, alors que le baromètre y remontait après le passage, les jours précédents, d'une autre dépression peu marquée et de parcours très différent.

Elle se déplaçait à très grande vitesse, environ cinquante milles à l'heure, et sa trajectoire, orientée S.S.O. - N.N.E. a dû passer à 20 milles environ dans l'Ouest de Skagi, coupant l'Islande, pour donner des vents d'ouragan du S.S.E. au S.S.O. dans les parages où naviguait le "POURQUOI-PAS ?" et des vents de N.N.E. à Nord-Ouest, plus au Nord, au large des côtes Ouest de l'île.

III - Manœuvre du "POURQUOI-PAS ?" :

Le 14 Septembre, un coup de vent de S.E. avait soufflé à Reykjavik, mais le calme était revenu dans la nuit.

Le "POURQUOI-PAS ?", qui devait appareiller à 8 heures le 15, a retardé son départ pour attendre les renseignements météorologiques. Ils étaient bons ; le temps était très beau aux Féroë et le baromètre avait remonté en Islande.

La mer était plate, par vent nul, sous un ciel uniformément couvert et bas, quand le "POURQUOI-PAS ?" a quitté Reykjavik à 13 heures pour Copenhague. Les témoignages recueillis sur place, comme les photographies prises au départ par le Consul de France, en font foi.

Après avoir contourné les bancs et petits-fonds qui s'étendent au Nord-Est de Grotta, la bâtiment a fait route pour laisser par babord la bouée à cloche du Cap Skagi, à 21 milles de là. La vitesse, de 7 nœuds environ sur l'eau, était la vitesse normale. Le courant était contraire.

A seize heures, la pluie commence à tomber, le temps se bouche et un vent de six mètres se lève du Sud-Est.

Vers 17 h 15, la bouée de Skagi est doublée et le "POURQUOI-PAS ?" vient aussitôt au Sud-Est pour

se rapprocher de la côte, l'intention du Commandant étant de longer la terre d'assez près pour bine se repérer avant de passer, à 15 milles dans le Sud, par le "trou de Reykjanes", c'est-à-dire à terre des bancs de récifs qui prolongent la pointe de ce nom loin vers le large.

Mais le vent augmente, soufflant maintenant du S.S.E., et le temps prend mauvaise apparence. Une baisse du baromètre, amorcée depuis quelque temps, s'accroît. Bien que la mer permette encore de faire route auprès de la terre, le Commandant LE CONNIAT, après s'être concerté avec le Chef de mission, décide de faire demi-tour.

Il eût été effectivement imprudent de passer Reykjanes de nuit, dans ces conditions, par mauvaise visibilité, et pour déboucher en plein gros temps portant à la côte, avec un petit bâtiment comme le "POURQUOI-PAS ?", à faible puissance de machine, et dont les formes de coque, courtes et larges, celles d'un voilier, faites pour épauler les lames à cinq quarts, ne supportaient pas la grosse mer debout.

La décision, prise à 18 heures, de ne pas aller plus loin était donc la seule raisonnable. Plusieurs manœuvres étaient alors possibles :

- soit venir chercher derrière le Cap Skagi, encore proche, un abri relatif qui permettrait de gagner, à cinq milles seulement au-delà, dans une zone très saine, les mouillages sous-ventés de Njardvik ou de Vogavik, et d'y attendre une accalmie.

- soit venir vent arrière en fuite vers le Nord-Ouest de la baie.

- soit encore prendre la cape babord amures.

L'adoption de la première de ces solutions n'avait pas à ce moment de contre-indication. Tout au plus pouvait-on craindre quelques difficultés à remonter, contre le vent, le petit nombre de milles à parcourir après Skagi ; mais le temps était encore maniable et, à une aussi faible distance de la côte qui va de Skagi à Reykjavik, il n'y avait pas de raison de supposer que la mer fut telle qu'elle pût arrêter la progression du "POURQUOI-PAS ?" vers un abri sûr, peu éloigné.

La seconde solution conduisait très loin, puisqu'elle impliquait dans la suite le contour de l'Islande par le Nord, et elle n'était pas sans grands risques. En fuite devant le gros temps, le "POURQUOI-PAS ?" pouvait tenir la mer, mais à condition de se maintenir exactement vent arrière ; dans une mer de tempête il ne supportait pas le grand largue qui le faisait très dangereusement embarder à la lame. Pour se lancer ainsi sur une route qui, dans les hypothèses les plus favorables, ne faisait pas sûrement parer la côte Ouest d'Islande, il eût fallu au moins pouvoir être assuré de la constance de la direction du vent qui, s'il tournait seulement d'un quart, et il y avait tout lieu de supposer qu'en effet il tournerait vers le Sud-Ouest, risquait de jeter le bâtiment avant le jour contre la côte Nord.

La troisième solution ne s'imposait pas en l'état du temps à 18 heures. Elle présentait elle-même des dangers évidents, dans la même hypothèse où le vent, qui se rapprochait déjà du Sud, tournerait normalement ensuite vers le Sud-Ouest accentuant, avec l'aide du courant, la dérive vers la côte. Le cap babord amures est du reste contre-indiqué à l'approche des dépressions dans l'hémisphère Nord.

Le Commandant du "POURQUOI-PAS ?", d'accord avec le Chef de mission, a choisi la première solution et cette décision, conforme aux règles générales de manœuvre, paraissait bien, dans ce cas, la plus sage.

Il semble qu'une première difficulté se soit présentée peu après ce changement de route, cap pour cap, de 18 heures. La nuit tombant et le temps de plus bouché ont sans doute conduit le Commandant à donner beaucoup de tour à la bouée de Skagi. C'est du moins ce que l'on peut déduire du récit de GONIDEC qui, quittant son quart à 18 heures, est descendu diner, puis s'est couché et n'a constaté, jusqu'à ce qu'il s'endorme, aucune modification dans les mouvements du bateau qui puisse lui faire supposer un changement de route.

Quand, à minuit, le maître GONIDEC remonte sur le pont pour reprendre le quart, il trouve le "POURQUOI-PAS ?", à la cape ; le maître timonier CABON qu'il relève, lui donne comme indication personnelle un point à 13 milles dans l'Ouest de Grotta, à six milles, par conséquent dans le Nord-Est de Skagi. Cette position, correspondant à celle où les perturbations magnétiques du golfe sont les plus fortes, et étant vraisemblablement déduite d'une estime très incertaine depuis la disparition du feu de Skagi à la vue, ne peut être retenue comme suffisamment précise pour servir de base à des déductions valables.

Faute de témoignage permettant de préciser la manœuvre faite entre 18 heures et minuit, on peut tout au plus supposer qu'après avoir doublé de loin Skagi, le "POURQUOI-PAS ?" a longuement tenté de remonter vent debout vers le mouillage qu'il espérait atteindre, progressant de plus en plus lentement devant l'accroissement de violence du vent, jusqu'au moment où, n'avançant plus, il ne put éviter de se mettre à la cape

tribord amures.

Le "POURQUOI-PAS ?" est donc à miniut à la cape tribord amures, brigantine hissée, machine tournant à 100 tours, barre toute à droite pour tenir un cap aux environs de l'Est-Sud-Est. Il dérive sous le vent sans pouvoir connaître exactement cette dérive. Son Commandant conserve l'espoir de se rapprocher ainsi peu à peu de Reykjavik qui doit se trouver légèrement par babord. Le vent, d'une violence exceptionnelle, tourne lentement vers le Sud. La mer est très grosse. Il tombe une pluie torrentielle. Le courant de flot s'est rétabli dans l'heure précédente. Le "POURQUOI-PAS ?" se trouve dans le demi cercle dangereux d'une dépression de caractère cyclonique, un peu sur l'avant du centre.

Vers 2 h 45, à travers la pluie et la poussière d'eau des embruns, on aperçoit, à faible distance, un feu à éclat, légèrement sur l'avant du travers. Ce feu est difficile à identifier, mais, sur la passerelle où se trouvent CHARCOT, le Commandant, le Second du bord et le maître de quart, personne ne doute que ce soit le feu de la pointe d'Akranes.

Le Commandant du "POURQUOI-PAS ?" se voyant très près du feu, sans doute à moins d'un mille, fait sonder. On trouve 30, 34, 45 mètres de fond. La route en dérive jetant terre, il importe de manœuvrer. Pour perdre le moins possible au vent, une tentative est faite de changer d'amures vent devant, mais le "POURQUOI-PAS ?" refuse de loffer et il fait venir lof pour lof pour prendre la cape babord amures qui éloigne de terre.

Il est probable que dans cette manœuvre il s'en fallut de peu que le bâtiment touchât les récifs qui débordent la pointe d'Akranès.

Il dérive maintenant vers le Nord-Ouest, croit-on à bord, s'écartant du feu d'Akranès qui reste à gisement sensiblement constant un peu sur l'arrière du travers babord. Le baromètre vient de remonter brusquement, au passage du centre de la dépression dans le voisinage. La mer est de plus en plus grosse et le vent force encore, en continuant à tourner, rabattant de plus en plus la route en dérive vers la terre. La brigantine est mise en loques, bat, casse les balancines de la corne ; on amène le pic et on saisit la corne le long du mât.

Vesr 4 h 30 c'est la flèche d'artimon qui s'abat, entraînant les antennes de T.S.F.

Le Commandant a sans doute conservé l'espoir de parer les dangers de la côte voisine : à 5 heures, il envoie chercher la carte de la côte Nord-Ouest. Mais sa dérive sous le vent est alors accentuée par le courant qui, à ces heures de flot, entre dans le Borgardfjord dont le "POURQUOI-PAS ?" traverse alors l'embouchure. (les pratiques de la région ont, en effet, toujours constaté à cet endroit, par vents de Sud, la présence d'un fort courant portant en côte, courant persistant même pendant le jusant qui l'affaiblit sans l'annuler)

Le petit jour commence à peine à donner un peu de visibilité à quelques mètres quand, subitement, apparaissent autour du bord des écueils peu immergés que le creux des almes laisse paraître à fleur d'eau.

Le Commandant essaie de manœuvrer entre eux : il fait dire à la machine d'augmenter l'allure : on lui répond qu'elle tourne déjà à toute vapeur.

A 5 h 15, le 16, le "POURQUOI-PAS ?" touche brutalement à deux reprises, sur un seuil rocheux. Il se couche sur tribord, puis, porté par une énorme lame qui balaie le pont, écrasant les embarcations, projetant la vedette à la mer et emportant le maître de manœuvre LE GUEN, il franchit le seuil et se redresse, sans voie d'eau, ayant pivoté cap pour cap.

Dans le choc la chaudière s'est disjointe. la vapeur s'échappe, la machine s'arrête. Le "POURQUOI-PAS ?" désarmé, continue sa dérive au milieu des rochers. Avec rapidité on établit le petit foc et le petit hunier fixe. Le cap est alors vers la terre qu'on commence à apercevoir par instants, à un mille et demi, et le Commandant a sans doute, à ce moment, l'intention de tenter de sortir du banc de récifs sous cette voile. Mais il se rend compte presque aussitôt que cette manœuvre est inutile et, pour éviter d'être porté sur d'autres récifs sous le vent, il décide de mouiller des deux bords. Les chaînes filent ; avant que le "POURQUOI-PAS ?" ne soit rappelé par elles, il s'écrase contre un rocher, sur lequel il arrache sa quille et qu'il franchit encore, avant de couler au-delà, à moins de deux milles de la côte, submergé en une demi-heure par des lames énormes.

Les constatations faites, quelques jours après, par le scaphandrier qui a pu descendre sur l'épave, permettent de reconstituer les périodes successives de la destruction du bateau. L'arrachement de la quille avait ouvert et disloqué les fonds. La machine et la chaudière, séparées de la coque, sont d'abord tombées. Tout le bordé tribord s'accrochant par le bas dans les roches a ensuite été arraché d'un bloc sur presque toute la longueur du bateau et est venu reposer à plat sur le fond, l'extérieur au dessus. Puis c'est le flanc babord qui, s'arc-boutant, s'est séparé, d'une seule pièce, pour se coucher à son tour l'intérieur vers le haut. Le pont séparé de l'avant et sur lequel les mâts, privés d'implanture, se sont abattus en croix, est resté horizontal sur le fond,

immédiatement sur l'arrière du bloc solide de l'avant complètement couché sur babord et retenu par les deux chaînes tendues.

IV - Conclusion :

Si, dans les accidents de mer normaux, il est en général possible, quoique toujours délicat, de porter à postériori un jugement motivé sur les causes du sinistre, la même possibilité échappe en partie pour le naufrage du "POURQUOI-PAS ?", faute d'assez nombreux témoignages permettant de transformer en certitudes quelques déductions conjecturales.

Il apparaît du moins que, pour qui n'était pas à bord, il serait aléatoire de porter tout autre jugement, que celui auquel nous nous sommes arrêtés, sur les circonstances de cette lutte d'un bateau aux moyens limités contre une tempête de violence exceptionnelle, à proximité d'une côte dangereuse.

Le coup de vent au cours duquel s'est perdu le "POURQUOI-PAS ?" a été l'un des plus violents et des plus imprévus qui aient été observés en Islande depuis de nombreuses années.

Sachant ce que nous savons maintenant de l'évolution de la situation avec la marche de la tempête, il semble bien que le "POURQUOI-PAS ?", à partir du moment où le mauvais temps l'a arrêté sur sa route, avait peu de chance quoiqu'il fasse, d'échapper à un destin fatal, dans les circonstances de temps et de courant où il s'est trouvé avec son grand fardage, sa faible puissance et ses formes de voilier.

Ce que nous connaissons des manœuvres faites ne laisse pas matière à une critique incontestable ; ces manœuvres ont toujours été correctes. Eussent-elles d'ailleurs été différentes, dans la faible mesure où elles n'étaient pas nécessairement déterminées par les circonstances elles-mêmes, qu'à moins d'un hasard heureux et peu probable, le sort final eut été vraisemblablement le même. Seul le point du naufrage aurait été différent.

Il n'apparaît pas qu'aucune ressource ait été négligée qui eût pu éviter la perte.

Les vents ont tourné normalement jusqu'au Sud-Sud-Ouest dans la zone dangereuse de la dépression, située à droite de la trajectoire, zone où se trouvait le "POURQUOI-PAS ?". Ils auraient vraisemblablement conduit le navire à sa perte si la détermination prise avait été celle de tenter de fuir vers l'axe de la trajectoire au moment où ils étaient encore au Sud-Sud-Est.

Mettre à la cape babord amures eût entraîné directement le "POURQUOI-PAS ?" au centre de la dépression cyclonique qui avançait si rapidement, ce qui eût été particulièrement dangereux. S'il s'était perdu par cette manœuvre, on aurait été vraiment en droit de lui reprocher de n'avoir pas pris amures à tribord et cherché à se mettre à l'abri derrière Skagi.

Il est conseillé, en effet, aux bâtiments de faible puissance pris dans le demi-cercle dangereux d'une dépression cyclonique, de prendre les amures à tribord dans l'hémisphère Nord, et si la terre est voisine de chercher un refuge. C'est ce qu'à voulu faire le Commandant du "POURQUOI-PAS ?".

L'examen des circonstances de la perte ne permet donc, en définitive, de déceler aucune faute professionnelle qui ait pu être à l'origine du naufrage ou y ait conduit, et le Commandant du navire apparaît irréprochable dans sa manœuvre comme il a été dans sa conduite.

On ne peut non plus mettre en cause l'état du "POURQUOI-PAS ?". Ce bateau de près de trente ans d'âge a donné, avant de sombrer, des preuves d'une solidité exceptionnelle. Après avoir touché à deux reprises, si violemment que sa chaudière a cédé, et après avoir été roulé par dessus un seuil de roches, il s'est redressé sans voie d'eau. Un bâtiment moderne en fer aurait été défoncé.

La machine a fonctionné sans défaillance jusqu'au dernier moment.

Le sinistre est dû à un concours de circonstances infortunées comme il s'en rencontre parfois sur la mer.

Extrait du rapport adressé par Monsieur Zarzecki, Consul de France à Reykjavick (Archives des Affaires Etrangères) :

"POURQUOI-PAS ?" avait fait naufrage sur un rocher situé entre 2.000 et 3.000 mètres au large de la ferme du Straumfjordur. C'est une région des plus dangereuses de la Côte Islandaise, bordée de récifs, et où furent perdus, corps et biens, deux chalutiers en 1906, un Vapeur en 1926 et un chalutier en 1930. "

Promotion Plongeurs Démineurs N° 34
Session 1991 - 1992

Ce jour, jeudi 2 juillet 1992, sous la présidence du Capitaine de Vaisseau JONNOT, Commandant la Plongée et l'Intervention sous la Mer, assisté du Pharmacien Chémiste en Chef DUFAU CAZANABE, président d'honneur, les brevets et certificats de Plongeur Démineur ont été remis aux personnes suivantes par leur parrain respectif:

- N° 989 EV1 MARTINEAU
- N° 990 EV1 OTIL
- N° 991 EV1 GIUDICELLI
- N° 992 MED PENY
- N° 993 EV1 REYMOND
- N° 994 EV1 FIEVET
- N° 995 EV2 DE LORGERIL

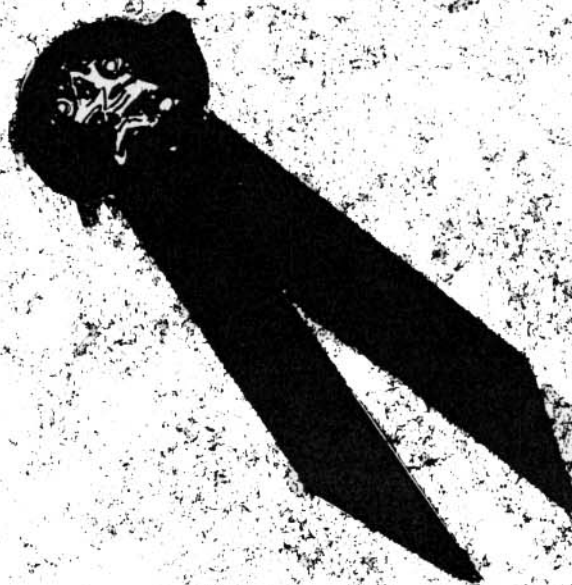
Parrainés par M. DUFAU CAZANABE

N° 977 SM DENGLOS	Parrainé par	M. POGGIO	N° 519
N° 978 SM LAMY	.	M. MERCIER	N° 16
N° 979 SM BROGER	.	M. PRACHERSTORFER	N° 561
N° 980 SM ROELLINGER	.	M. MARY	N° 193
N° 981 SM CARRICHON	.	M. SODANO	N° 218
N° 982 SM HENNEBELLE	.	M. GHEUSI	N° 360
N° 983 SM HUERIA	.	M. PIERRAT	N° 259
N° 984 SM LHOMOND	.	M. BENSTRALI	N° 603
N° 985 SM CLEMENCE	.	M. BALLEI	N° 177
N° 986 QM PROD'HOMME	.	M. AUSSERE	N° 241
N° 987 SM WALTER	.	M. BOND	N° 360
N° 988 QM N. DAW	.	M. BLANC (Adjudant des cours)	

Un exemplaire du parchemin a été remis à chaque breveté et à son parrain.

Fait à l'Ecole de Plongée
 Le 2 juillet 1992

Le Capitaine de Frégate LEROUX
 Commandant l'Ecole de Plongée



LA VIE DES SECTIONS

? ?

! !

??

Un Départ en Beauté

Chers amis plongeurs,

Voici une page du grand livre de la plongée qui se décroche. Après 23 ans de bons et loyaux services (du moins je le pense) je raccroche mes palmes kakies. Ce n'est pas avec un certain pincement au cœur que je laisse derrière moi le GISMER et le déminage.

Je souhaite réussite à tous les actifs, quand à nous, "retraités", et bien... que nous en profitons le plus longtemps possible.

Salut à tous, et bonnes bulles...

Major E.R. Serge ICART



Pour ceux qui ne suivent pas l'actualité, sachez que notre collègue Serge ICART participe actuellement à la manip. -701 en caisson à la COMEX.

Bonne Chance - Bonne Retraite

LU DANS LA PRESSE

Cherbourg : un plongeur-démineur disparaît

Un plongeur-démineur de la Marine Nationale a disparu en mer mercredi matin à 5 milles au large de Cherbourg. Les recherches ont été poursuivies jeudi toute la journée et devraient reprendre aujourd'hui. Plongeur expérimenté, l'enseigne de vaisseau Paul Kobylanski, 27 ans, a disparu alors qu'il effectuait un exercice de reconnaissance d'épave par 60 m de fond, ce qui correspond à la profondeur maximale à laquelle un plongeur peut descendre dans ce secteur de la Manche, un endroit réputé pour sa faible visibilité et la présence de forts courants. Paul Kobylanski était affecté depuis le 30 juin 1991 à bord du chasseur de mines « Cybèle » basé à Cherbourg.

DÉCÈS

KARINE, la compagne de notre camarade Maurice TIXIER, trésorier de l'amicale nous a quitté le 7 novembre dernier.

Le COIN du COLLECTIONNEUR

Collectionneurs de tous genres, ce coin est à vous. Voulez-vous ECHANGER, VENDRE, ACHETER : Timbres, Insignes, Coquillages, Porte-Clés, etc... faites-moi parvenir vos annonces à faire paraître.

- ETIENNE Christian - Les Jardins de Coste Chaude, chemin de la Martelle - 83200 TOULON - Tél. 94.22.46.92 : *échange des pots de moutarde anciens (en grès).*
- Marc Honoré d'ESTIENNE D'ORVES, B.P. 653 PAPEETE TAHITI : *recherche, pour le mémorial de la bataille de l'atlantique, la partie inférieure d'un périscope.*
- ROUSSET Noël : 5, chemin des vignes - 01630 St. GENIS-POUILLY : *recherche des insignes de dragueurs YMS et AMS, également des archives et pièces de la KRIEGSMARINE.*
- VERVENNE J. : 4, OLMENLAAN - 8400 OSTENDE BELGIQUE *qui cherche des timbres de Belgique contre similaire France.*
- PANNETIER Emile : 12, rue Ste. CHRISTINE - Le Mourillon 83000 TOULON
*Je cherche insignes de bateaux, tous bâtiments FNLF, sous-marins avant 1939.
Tous bâtiments de surface de la même époque, torpilleurs, contre-torpilleurs, cahsseurs, etc...
Aéronavale avant 1939.
J'échange, je vends, j'achère tous lots mêmes importants.
A la vente timbres de France, de Monaco, neufs et oblitérés. Lot Afrique du Nord, neuf.*
- DUPUCH Pierre : 12, rue de l'Escale - 40600 BISCAROSSE
Collectionne : décorations militaires et civiles Françaises et étrangères ainsi que les insignes de bateaux.
- MARIE Christian : 16, rue Anne de Bretagne 29820 GUILERS - Tél. 98.07.54.77
Recherche documents et livres sur débarquement et bataille de Normandie.
- CADIOU Louis : Les Hublots Bellevent 35350 St. COULOMB - Tél. 99.89.02.03
Recherche cartes postales anciennes Nord ILLE et VILAINE et scaphandrier.
- BIEBER Jean-Yves : 3, rue Henri Salaün 29200 BREST - Tél. 98.45.21.45
Recherche cartes de vœux 66-67 avec OBELIX et sa mine sur le dos.

Nous recherchons les adresses de :

— ~~SUBLON~~ — DUCASSE — AGASSE Pierre — BERNARD Claude

MEDIAS IMMOBILIER

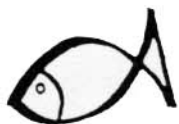
ALBERTI DANIEL

9, Place Malherbe - 83470 SAINT - MAXIMIN
Tél: 94.59.46.38 - Télécopie: 94.59.83.04

TERRAINS AGRICOLES
TERRAINS A BATIR
VILLAS
APPARTEMENTS
PROPRIÉTÉS - DOMAINES
FONDS DE COMMERCE



36-15 CODE FNAIM



CNA

DÉMÉNAGEMENTS

André CANNAMELA
DIRECTEUR DE SOCIÉTÉ

228, Avenue J. Raynaud
83140 SIX FOURS LES PLAGES Tél. 94 34 34 23



maquette des étangs XIX^e s