

Le sous-marin commandé par le capitaine de corvette Dominique Gilbert était en surface depuis une heure environ quand une violente explosion, suivie d'un incendie rapidement maîtrisé par l'équipage, s'est produite dans le compartiment des batteries.

Les équipes de sécurité du bord intervenaient aussitôt et découvraient les corps du premier maître Bruno Larrieu et du quartier-maître Gilles Lantini.

Tués sur coup par l'explosion et portant d'affreuses blessures, ils gisaient sur les batteries, le niveau protecteur supérieur soulevé par la déagration reposant sur eux.

Avisés par la préfecture maritime de Toulon alertée par radio, le groupement de gendarmerie de Montpellier faisait décoller un hélicoptère qui ralliait aussitôt le sous-marin qui croisait à 8 milles de Sète.

L'appareil hélitreuillait deux blessés qui étaient immédiatement dirigés sur l'hôpital de Sète.

CAPITAINE COURAGEUX

Le capitaine de corvette Dominique Gilbert surmontant ses souffrances, deux fractures ouvertes des jambes et les genoux atteints, s'est refusé à se laisser évacuer. Marqué par la douleur, assis sur une banquette, il a dirigé toutes les opérations de sauvetage, prescrit les mesures de sécurité à effectuer et a dirigé les manœuvres d'accostage du sous-marin qui a pris son poste d'amarrage au bassin Orsetti.

Croyant à un sinistre de grande ampleur, l'hôpital de Sète, avant que le sous-marin

« Doris » ne rallie le port, avait lancé un appel aux donneurs de sang afin de faire face à toute éventualité.

Dans les minutes qui ont suivi l'appel, des dizaines de donneurs de sang se sont précipités à l'hôpital.

En ville, la nouvelle s'est propagée comme une trainée de poudre et l'émotion était considérable.

Ce sont les pompiers de la ville qui ont procédé à l'évacuation du commandant, une évacuation difficile qui s'est prolongée durant deux heures, le capitaine de corvette Dominique Gilbert ayant dû être placé dans un cocon en raison de la gravité de ses blessures.

Ce sont également les pompiers de Sète, à qui est revenue la pénible mission d'extraire du compartiment des batteries les corps de deux victimes qui ont été ramenés hier après-midi par hélicoptère à l'hôpital des Armées Sainte-Anne.

UN ACCIDENT RARISSIME

Depuis plus de vingt ans au moins, pareil accident ne s'était produit sur un sous-marin français.

Selon toute vraisemblance, c'est un dégagement intempestif d'hydrogène qui est à l'origine de l'explosion.

En surface, les sous-marins classiques marchent sur leur diesel.

A faible immersion, ils fonctionnent avec leur diesel mais viennent puiser l'air frais nécessaire à l'alimentation de leurs moteurs en surface à l'aide d'une longue manche pourvue d'un clapet pour éviter les entrées d'eau, le schnorchel.

En plongée, l'électricité nécessaire est fournie par des accumulateurs, généralement des plaques d'hydroxyde de cadmium et de nickel qui baignent dans un électrolyte en solution aqueuse.

Lors de la charge des accumulateurs, il se produit un dégagement d'oxygène au pôle positif et un dégagement d'hydrogène au pôle négatif.

Lors de la décharge, ces réactions sont inversées.

Ce type d'accident, autrefois relativement fréquent, souci permanent des pionniers de la sous-marine, est devenu depuis des années excessivement rare en raison des améliorations apportées à la construction des accumulateurs, des moyens de ventilation du bord et des moyens de détection des gaz particulièrement dangereux pour le bord, l'hydrogène et le gaz carbonique.

UN SOUS-MARIN TRES PERFORMANT

Le sous-marin « Doris » fait partie d'une série de neuf bâtiments en service dans la Marine nationale. Quatorze autres ont été acquis ou construits par des marines étrangères. Extrapolation des « Arethuse », le sous-marin « Doris » a été mis sur cale à Cherbourg en 1958, lancé en 1960 et admis au service actif en 1964.

Il est doté de deux groupes électrogènes de 450 kW et de deux moteurs électriques de 1.000 CV pouvant en pointe dépasser 1.300 CV pendant quelques minutes. De type Daphné comme tous les sous-marins de sa série, il a fait l'objet d'une refonte-modernisation en 1973 por-

tant essentiellement sur les systèmes d'armes et de sécurité plongée.

Long de 57,75 mètres, large au plus fort de 6,76 mètres le sous-marin « Doris » déplace en surface 869 tonnes et 1.043 tonnes en plongée. Il est armé par 6 officiers, 28 officiers mariniers et 19 quartiers-maîtres et marins.

Sa propulsion est assurée par deux moteurs électriques de 800 kW alimentés de façon normale par deux demi-batteries de 80 éléments. Ces batteries sont rechargées en surface ou au schnorchel, par deux groupes électrogènes diesel de 450 kW.

Sa vitesse peut atteindre 15, 5 nœuds en surface et

16 nœuds en plongée. Ses approvisionnements permettent au sous-marin « Doris » de rester au moins 30 jours à la mer et de franchir 4.300 nautiques au schnorchel à 7,5 nœuds. Il peut atteindre la profondeur de 300 mètres. En 1964, quatre bâtiments de cette série avaient été commandés par le Portugal, trois par le Pakistan en 1966 et trois par l'Union Sud-Africaine en 1967.

L'Espagne a également adopté ce type de sous-marin qu'elle a construit avec l'aide technique française. En outre l'un des quatre sous-marins destinés au Portugal a été par la suite transféré au Pakistan.

La Minerve, disparue corps et biens au large de Toulon le 27 janvier 1968, et l'Eurydice, perdu corps et biens le 4 mars 1970 au large du cap Camarat, appartenaient à la même série.

En dépit des travaux de commissions d'enquête désignées et de nombreuses plongées du bathyscaphe « Archimède » sur l'épave de l'Eurydice, l'autorité maritime n'a jamais pu établir de façon formelle les raisons de ces accidents successifs.

L'état-major de la Marine en est resté aux hypothèses mais pour autant qu'on puisse le savoir jamais une explosion survenue dans le compartiment des accumula-



Les marins du « Doris » à la sortie du centre hospitalier de Sète