



Coulez la Giboulée !

Vice-amiral (2s) François Pézard

Il en est des navires comme des espèces vivantes : on se demande parfois s'ils ne sont pas animés du même instinct de conservation. Pendant la guerre des Malouines, le « Sheffield », atteint par un Exocet, a brûlé complètement, mais il n'a coulé que six jours plus tard, et encore, parce qu'on l'avait sabordé. L'histoire qui suit, bien que moins dramatique, est un autre exemple de cet acharnement à survivre.

Début janvier 1973, la *Jeanne d'Arc* et le groupe Ecole, après un nouvel an passé à Valparaiso et un court passage à l'Île de Pâques, faisaient route vers les eaux polynésiennes. Quelques jours avant le passage au large de Mururoa, arriva à bord, un message émanant d'ALPACI¹ proposant de profiter du passage du groupe au large de Mururoa pour se débarrasser, en le coulant à l'occasion d'une école à feu, d'un ancien transport d'eau déclassé du CEP² : la *Giboulée*. Cette proposition fut d'autant mieux accueillie que l'entraînement aux tirs anti navires – en fait des tirs décalés sur le *Victor Schœlcher*, alors bâtiment conserve – commençait à lasser quelque peu les midships par son manque certain de réalisme. On allait enfin « taper » pour de bon, un vrai tir « à couler » !

Au jour et à l'heure dite, 11h00, le remorqueur ayant conduit la *Giboulée* sur les lieux de son exécution, la remorque larguée, la coque laissée seule face à ses

1. ALPACI : Amiral commandant la zone Pacifique.

2. CEP : Centre d'expérimentation du Pacifique, en charge des essais nucléaires et des atolls de Mururoa et de Fangataufa.

bourreaux, on rappela l'artillerie aux postes de combat sur les deux bâtiments. ART 1³ à son poste de directeur de tir, ART2 dans télépointeur optique, les tourelles approvisionnées et parées, la séquence de tir commença par le solennel et non moins réglementaire ordre du commandant adressé au midship de quart en fonction 1 : « Désignez à l'artillerie de 100 mm le bâtiment à une cheminée dans gisement 80 et ouvrir le feu dès que paré ». Effectivement, l'orage se déclencha très vite, seulement entrecoupé des compte rendus du remorqueur resté en position d'observateur - 50 long, 30 court etc. - sans toutefois entendre le compte rendu « but » qui, dans l'esprit de tous, aurait dû être la conclusion naturelle de cet exercice. Il faut dire que la coque était particulièrement basse sur l'eau et que les munitions utilisées étaient des obus d'exercices inertes. Toujours est-il qu'à la fin de la première passe, la *Giboulée* paraissait, au moins de loin, intacte. La ligne de file que constituait le groupe se retourna donc, cap pour cap, pour une nouvelle passe de tir qui n'eut pas plus de succès.

Mais l'heure passait : les soupes avaient déjà dû être décalées de façon inquiétante et si on continuait comme cela, on risquait d'entamer sérieusement le stock de munition prévu pour la durée de la campagne. On suspendit les tirs et un conciliabule se tint sur la passerelle sur la conduite à tenir. Utiliser des obus explosifs paraissait la meilleure solution mais elle nécessitait de les prendre dans le stock de combat, donc de demander l'autorisation de Paris. En outre, cette demande ne manquerait pas, vu des états-majors parisiens, d'apparaître comme l'aveu d'une certaine impuissance du Groupe école à régler un problème, somme toute particulièrement simple. C'est le chef du détachement d'hélicoptères, pourtant bien peu concerné par cette affaire, qui tira tout le monde de l'embarras en proposant d'achever la *Giboulée* par ses HSS⁴ équipés de canon de 20 mm et de munitions d'exercice explosives. Cette solution adoptée, chacun s'en alla déjeuner la conscience en paix, un nouveau rendez-vous ayant été pris à 15h00, heure de la fin de la sieste, tableau de service tropical oblige.

A 15h00 pile, on rappelait aux « postes aviation » et quelques minutes plus tard trois hélicoptères décollaient, en configuration « canon », vers ce qui devait être l'hallali finale et la fin de la *Giboulée*.

Ceux-ci commencèrent leurs tirs, mais quelques minutes après sur la fréquence de contrôle qui nous reliait au chef du dispositif en vol, on entendit celui-ci annoncer d'une voix ou perçait l'angoisse « On a un vrai problème : plus on tire dessus, plus elle sort de l'eau ! ». L'explication de ce phénomène, de prime abord tout à fait surnaturel, nous vint un peu plus tard : en fait, la Direction du port

de Mururoa avait cru bon, pour nous faciliter la tâche, de pré-remplir d'eau les superstructures de la *Giboulée*, ce qui avait eu pour effet de l'alourdir et de lui don-

3. ART1, acronyme qui désignait le chef du service Artillerie, ART 2 celui qui désignait son adjoint.

4. Hélicoptères faisant partie, à l'époque, du groupe aérien embarqué sur la *Jeanne d'Arc* et sur lequel, on pouvait monter, en carlingue, des canons de 20mm.



D.R.

La *Giboulée* à Tahiti en 1965.

ner cette silhouette très basse sur l'eau. Mais à l'inverse, tous les déchirures provoquées par les obus dans les hauts laissaient échapper des torrents d'eau, allégeant ainsi l'ensemble qui remontait. Quand les hélicoptères à court de munitions rentrèrent, la *Giboulée*, même trouée et griffée de partout, était non seulement toujours vivante mais avait repris toute sa superbe.

L'ambiance à bord du porte-hélicoptères s'était passablement dégradée, d'autant que la nuit tombant tôt sous les tropiques, il ne restait plus beaucoup de temps pour régler le problème. Plus grave, cette histoire qui jusqu'alors n'avait pas dépassé le cercle des élites opérationnelles du bord commençait à se répandre dans les fonds. Ainsi, a-t-on vu sortir sur le pont bon nombre de ceux qui y venaient rarement, pour s'y livrer à des commentaires aussi narquois qu'insidieux. Les midships, tous encore empreints du cours d'histoire de l'École navale, de la bataille du Jutland ou de la poursuite du *Graf Spee*, et dont on connaît la promptitude à verser dans le mauvais esprit, n'étaient pas les derniers à ricaner. Les lieutenants de vaisseau chefs de poste furent mandatés pour sauver la face et reconditionner les esprits en pleine dérive militaro-idéologique. Tous les argumentaires y passèrent : les vertus du compartimentage, la difficulté à faire exploser une coque vide de carburant et de munitions, etc., etc. Sournoisement, nos camarades sous-marins ou « aéro » en profitèrent aussi pour vendre leur spécificité en mettant en avant la supériorité de la torpille sur le canon ou l'efficacité définitive du tapis de bombes. Quant aux fusiliers, commando ou non, ils avaient la solution : « avec 20kg de plastic, la question serait réglée depuis longtemps ! ».

Parallèlement, il fut décidé pour en finir avec cette maudite coque, de l'achever en raccourcissant les tirs de 100m/m d'obus inertes à une distance minimale,

c'est-à-dire, à quelques dizaines de mètres. La première passe commença au crépuscule. Le bruit était assourdissant ; sur celui du départ du coup se superposait celui de l'impact sur les tôles dans des gerbes d'étincelles. Les fissures étaient visibles, mais largement au-dessus de la flottaison, et à chaque fin de salve la *Giboulée* nous narguait toujours, face à l'équipage goguenard qui s'était rassemblé sur le pont d'envol.

On refit plusieurs passages, en allumant pour les dernières des projecteurs, mais rien n'y fit : elle flottait toujours. Sans renoncer, comme au soir des grandes batailles, la nuit tombée fut mise à profit pour une trêve, le remorqueur restant en faction pour prévenir du danger que constituait cette coque à la dérive. En fait, la *Giboulée*, probablement parvenue aux limites de sa vaillance, mais surtout ébranlée par les derniers coups, renonça à lutter davantage et vers trois heures du matin sombra silencieusement dans les profondeurs du Pacifique. L'affaire avait duré seize heures.

J'ai lu quelque part que le *Bismarck* avait coulé le *Hood* à la première salve, mais n'en tirez surtout pas de conclusions hâtives : il y a, tout au plus, des canoniers plus chanceux que d'autres !

Institut Français de la Mer

47, rue de Monceau - 75008 Paris

Tél.: 01 53 89 52 08

institutfranc@aol.com

Rejoindre et soutenir l'IFM



Promouvoir sans relâche les activités maritimes, réunir tous les responsables maritimes, faire entendre et respecter la voix de tous ceux pour qui la mer est une priorité, tels sont les objectifs majeurs de l'Institut Français de la Mer, le « Parti de la Mer ».