

Le sous-marin repêché par

Le 7 février 1975, la une du *Los Angeles Times* hurlait en lettres énormes : «Sous-marin russe repêché.» Ce soir-là, un des secrets militaires les mieux gardés de l'après-guerre éclatait au grand jour. Le public américain – et le KGB – apprenait que l'épave d'un sous-marin russe de 5 000 tonnes et 96 m de long, perdu par plus de 5 000 m de fond, avait été récupéré et qu'il aurait livré ses secrets et ses missiles à ogives nucléaires.

Qui avait réussi ce coup extraordinaire ? Une bien curieuse équipe : la CIA (Central Intelligence Agency, services secrets américains), en association avec l'excentrique milliardaire, ex-aviateur et industriel reclus Howard Hughes, et le groupe Global Marine Inc., le plus gros entrepreneur mondial de forages pétroliers en mer. Comment ? Grâce à l'une des opérations les plus rocambolesques de la guerre froide. Le jour J, le sous-marin fut remonté par une monstrueuse "pinçe à sucre" commandée, depuis la surface, par un super-navire de forage, le *Hughes Glomar Explorer*. L'exploit semblait incroyable, comme le gigantisme du matériel à mettre en œuvre (!).

Sur bien des points techniques, cependant, les journalistes s'étaient trompés. Aussi bien ceux du *Los Angeles Times*, en 1975, que ceux de l'hebdomadaire américain *Time Magazine* qui ont repris le "scoop" peu après. Plusieurs choses clochaient, en

En pleine guerre froide, la CIA réussissait le plus incroyable exploit de l'ingénierie sous-marine moderne : le repêchage d'un sous-marin soviétique perdu corps et biens. L'opération est encore à ce jour "top secret". Des sous-marinières russes viennent d'ouvrir leurs dossiers...

PAR ROBERT STÉNUIT

Avril 1968. Un sous-marin soviétique manque à l'appel

Le point lumineux qui traçait la trajectoire du sous-marin soviétique K-129, de la classe Golf II (comme le bâtiment ci-contre), disparaît soudain des écrans sonar de la base américaine de Pearl Harbour, spécialisée dans la télédétection anti-sous-marin. Plus de cent hommes d'équipage et trois missiles SSN5 à tête nucléaire disparaissent dans l'accident. L'URSS n'en soufflera mot.



Jane's Information Group



- 5 000 m

effet, dans leurs comptes rendus. Ainsi, on avait écrit que le repêchage avait été fait avec une barge autosubmersible restée cinq jours durant entre deux eaux, en dessous et à distance fixe du navire de sauvetage, pour lui passer (puis lui reprendre, en fin de remontée) la fameuse benne à pinces géantes. Or, pareil scénario, en plein Pacifique, dans une mer houleuse, heurtait l'instinct de tout marin.

Aucun sauveteur d'épaves ne pouvait croire non plus que le *Hughes Glomar Explorer* ait utilisé quatre câbles de suspension pour manœuvrer sa gigantesque pince à sucre à travers 5 000 m d'eau. Qui aurait pu fabriquer de tels câbles au kilomètre ? Et que pesaient 5 000 m de câbles déroulés ? Eussent-ils résisté à leur propre poids ? Où étaient les treuils gigantesques qui auraient été nécessaires ? D'ailleurs, qu'avait-on à faire de câbles et de treuils quand on disposait à bord d'un derrick de 60 m de haut et de quantités illimitées de tubes de forage ?

Mais alors, quelle technique et quels matériels a-t-on réellement utilisés ?

Difficile de le savoir : William Colby, directeur de la CIA à l'époque, d'accord avec Henry Kissinger, alors président du puissant National Security Council et chef des Affaires étrangères, décidèrent d'étouffer totalement l'affaire. Les deux hommes prirent contact personnellement avec les rédacteurs en chef des principaux médias pour leur expliquer qu'il ne fallait à aucun prix compromettre les chances de retourner sur le site ou de rééditer ailleurs le même exploit. Colby les informa tous succinctement, en échange de quoi il leur "demanda" le silence. Mais le présentateur vedette de télévision Jack Anderson vendit la mèche le 18 mars : Global Marine et Howard Hughes, financés par la CIA, avaient effectivement remonté, annonçait-il au cours du journal du soir, non pas un sous-marin russe mais le tiers d'un sous-marin russe, le navire s'étant brisé pendant la remontée. Suivit alors une avalanche d'articles de presse, chaque rédacteur en chef se hâtant de jeter au public l'article qu'il gardait sous le coude. Ainsi "trahis", les services secrets américains réagirent en se retranchant dans un mutisme absolu qui dure encore aujourd'hui. L'opération Jennifer (son nom de code) reste toujours "top secret", et aucun des participants n'a été relevé de son devoir de silence.

Pourtant, *Time* poursuivit obstinément son enquête. Corrigeant, article après article, ses premières erreurs, il finit par présenter de l'histoire une version à peu près plausible (?). Depuis, deux livres ont été consacrés à cette incroyable entrepri-

Dessin C. Lacroix

suite de la page 101

se, probablement dignes de foi dans leurs grandes lignes (?). Enfin, dans les milieux professionnels, on regroupa et recoupa les nombreux indices qui ont pu transparaître au fil des ans dans les déclarations de certains des 4 000 participants à l'opération...

L'histoire remonte au mois d'avril 1968. Un sous-marin russe conventionnel à moteur Diesel de la flotte du Pacifique tenait alors la mer dans le secteur qui lui était assigné. Mission de pure routine.

Au centre d'écoute et de télédétection anti-sous-marins d'une base spécialisée de la marine américaine à Pearl Harbour, le personnel de service suivait sur l'écran vidéoscopique d'un sonar immergé les déplacements du sous-marin. Comme c'est le cas, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, pour tout ce qui bouge dans les mers de la région. Là aussi, la routine. Soudain, un craquement des haut-parleurs ameutait tout le monde devant l'image. Il y eut alors une succession de trois grondements sourds suivis d'explosions sous-marines très violentes. Le petit point lumineux, à 750 milles au NNO, qui représentait sur l'écran la progression régulière du sous-marin soviétique se mit à clignoter, puis à faiblir, pour enfin disparaître.

Un message codé partit aussitôt sur les ondes en direction du Pentagone. Pendant les semaines suivantes, les systèmes américains d'écoute sous-marine à Hawaï et ceux de la USN Pacific Command Intelligence suivirent les recherches entreprises dans la région par une armada de navires espions soviétiques maquillés en chalutiers. Lorsque les Russes abandonnèrent les recherches, la CIA et les experts du Bureau des projets spéciaux de la marine américaine envoyèrent sur les lieux la *USS Mizar*, navire de détection et de lutte contre les sous-marins. Ce laboratoire électronique flottant hyperspécialisé mit en œuvre un sonar immergé à balayage latéral, unique au monde à l'époque. Balayant le fond à raison d'une bande de 3 km de large à chaque passage, le *Mizar* consacra plusieurs semaines à couvrir les 10 milles carrés de la zone assignée. Une cible métallique de la taille recherchée apparut enfin par moins 5 000 m. On largua dessus des balises sonores qui devaient permettre de la localiser : 165° O par 30° N.

Richard Helms, qui avait succédé à Colby à la tête de la CIA, conduisait personnellement les recherches mais, comme d'habitude, sous la couverture de compagnies privées. Le navire *Glomar II*, affrété par l'Agence, parvint à prendre un film vidéo du sous-marin coulé malgré l'intense "curiosité" d'une demi-douzaine de "chalutiers" russes qui l'avaient rejoint sur le site. Global Marine affréta ensuite le navire de recherche *Sea Scoop*, qui obtint du sous-marin posé sur un fond de vase d'ex-

cellents clichés grâce à un appareillage photographique et d'éclairage spécialement construit. La coque était déchirée par endroits, bosselée ou comprimée ailleurs. Mais la structure était complète.

Au vu des photos, la CIA décida qu'il était de la plus haute importance de récupérer les torpilles et les missiles à ogive nucléaire qui armaient le bâtiment. Et de mettre également la main sur les livres de codes et la machine décodeuse qui se trouvent normalement dans l'ultrasecret local des communications, dans la tourelle. Il fallait donc remonter l'épave. Le président Nixon donna son feu vert.

Aussitôt, Howard Hughes est approché. Le riche industriel est d'accord. Il désigne, pour jouer le rôle de couverture, une compagnie de son groupe, la Summa Corporation, spécialisée dans l'étude des nodules polymétalliques qui tapissent les fonds océaniques (?). Le sous-traitant sera Global Marine, excellente deuxième couverture puisque la presse a souvent rendu compte du fait que les deux sociétés préparent ensemble un vaste programme d'exploitation industrielle de ces nodules. Global Marine va faire construire un soi-disant navire de récupération de nodules. En fait, il s'agit d'un gigantesque bateau destiné à repêcher le sous-marin et à le ramener pour le disséquer.

Ainsi naîtra le *Hughes Glomar Explorer*. Mesurant 186 m de long et 34,5 m de large, il portera un derrick haut de 60 m sur une plate-forme centrale suspendue à la cardan et, au milieu du navire, s'ouvrira un énorme puits central de 60 m de long par 23 m de large et 20 m de haut, destinée à accueillir une méga-pince à sucre baptisée *Clementine* et, un jour, sa proie désignée, le sous-marin russe. *Clementine* est composée de huit immenses bras à commande hydraulique, trois d'un côté et cinq de l'autre (voir dessin p. 101). Le châssis porte-pinces mesure 54 m de long, et les bras de pince, de 6 m chacun, s'ouvrent de manière à pouvoir étreindre une cible cylindrique de 15 m de diamètre. L'ensemble devra être descendu jusqu'au fond au bout d'un train de tiges de forage spécialement fabriquées. *Clementine* sera marginalement autonome grâce à huit moteurs à hélices omnidirectionnelles lui permettant de combattre les courants profonds et de se diriger vers sa proie selon les instructions transmises de la surface. Les opérateurs dirigeront les mouvements de *Clementine* grâce au sonar de l'*Explorer*, puis, à proximité du sous-marin, grâce aux émetteurs sonar et aux caméras vidéo de la méga-pince.

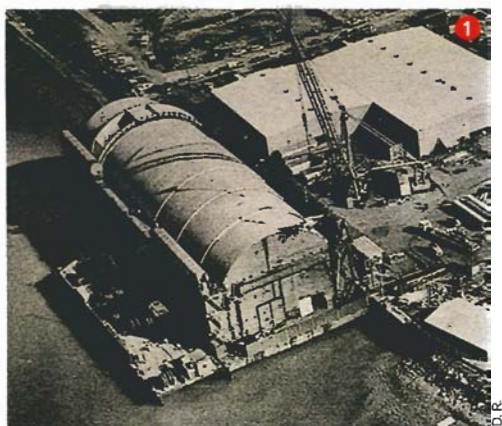
Le *Hughes Glomar Explorer* est mis en chantier à Chester, en Pennsylvanie. En même temps, sur la côte opposée, à San Diego, en Californie, était construite une gigantesque barge, coiffée d'un dôme ouvrant, qui s'appellera la *Hughes Marine*

(1) L'ensemble du système est repris d'un projet à plus petite échelle conçu par l'Américain Willard Bascom. Cet océanographe, ingénieur et inventeur passionné d'archéologie, le destinait à la récupération d'épaves ou de cargaisons anciennes.

(2) Voir, notamment, *Time Magazine* des 31 mars 1975, 6 décembre 1976, 22 décembre 1976, etc.

(3) Burselson Clyde W., *The Jennifer Project*, Englewood Cliffs, N.Y., 1977. Varner Roy et Collier Wayne, *A Matter of Risk*, Londres, 1979.

(4) Accrétions de la taille d'une pomme de terre entièrement constituées de minéraux à peu près purs : fer, manganèse, cobalt, cuivre, zinc, etc.



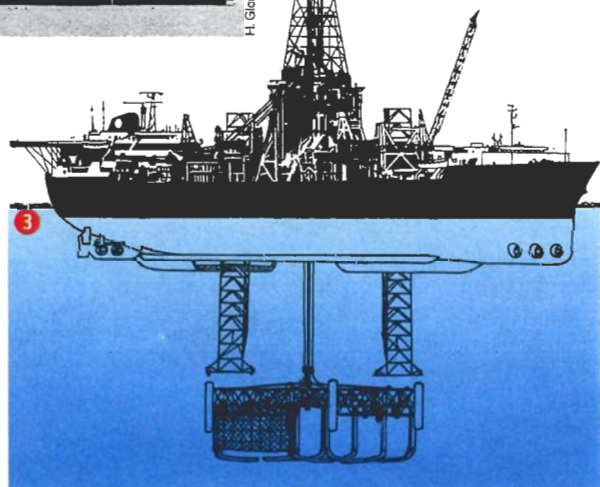
EN CACHETTE ET EN SILENCE

● La barge autosubmersible *HMB I* ❶ se laissa couler au fond de l'eau avec, à son bord, *Clementine*, gigantesque "main" d'acier articulée cachée sous son dôme semi-cylindrique. Demeuré fermé tout au long de la construction de *Clementine*, le dôme s'ouvrit alors pour permettre de remonter celle-ci dans la cale du *Hughes Glomar Explorer* ❷, venu s'ancre à la

verticale de *HMB I*. *Clementine* fut d'abord remontée au bout d'une enfilade de tubes de forage, puis l'*Explorer* descendit ses deux "bras" de levage pour l'agripper et la hisser dans son puits central ❸. Le navire a pu ensuite aller se mettre à l'aplomb du sous-marin à repêcher, redescendre la méga-pince et récupérer le submersible gisant par 5 000 m de fond. Aucun observateur ni aucun satellite espion n'a rien pu soupçonner de tout ce qui se tramait sous l'eau.



H. Glomar Explorer



C. Lacroix

Barge I. La *HMB I* aura trois missions : elle sera l'atelier flottant où toutes les pièces détachées de *Clementine* – commandées séparément à des fournisseurs aux Etats-Unis et en Angleterre pour ne pas attirer l'attention – seront assemblées en secret. Une fois l'engin monté, toujours pour éviter les soupçons, la barge autosubmersible – grâce à un système de ballasts – ira se placer sur le fond, en un endroit judicieusement choisi pour permettre à l'*Explorer* de venir mouiller au-dessus, puis d'ouvrir les portes à glissières immergées du fond de son puits central, et enfin d'embarquer *Clementine* à l'abri des regards. Après quoi, les écoutes de carène refermées, l'*Explorer* gagnera le Pacifique, tandis que *HMB I* ira attendre à quai son retour pour reprendre alors à son bord, dans le même secret, l'immense structure à pinces.

En vingt mois, de septembre 1970 à juillet 1972, et au prix de 123 000 heures de travail, le gigantesque navire est terminé. Reste à y installer les sept réseaux d'ordinateurs qui contrôlent l'ensemble des moteurs principaux et le système d'ancrage dynamique ainsi que tout le matériel qui sera nécessaire à la deuxième équipe (dont la formation se poursuit simultanément), celle qui pénétrera dans l'épave du sous-marin une fois celle-ci déposée dans l'immense hangar que devient le puits central lorsque les fonds du navire sont refermés. Force précautions sont prises : on s'attend à trouver l'épave dangereusement radioactive et encombrée de cadavres et de débris humains.

Le 11 août 1973, le *Hughes Glomar Explorer* quitte Chester, cap au sud. Avec ses 36 000 tonnes (le tonnage d'un cuirassé), le monstrueux navire, beaucoup trop large pour emprunter les écluses du canal de Panama, devra faire le tour des deux Amériques, à dix nœuds, en cinquante jours. Arrivé à San Diego, il s'amarrera à proximité immédiate de la barge *HMB I*. Dans un luxe de dispositions de sécurité jamais vu, les services spéciaux de la CIA commencent à embarquer quelques dizaines de conteneurs bleus, deux fois cadenasés. Les uns sont bourrés de matériel électronique secret, les autres contiennent les tableaux de commande de *Clementine* et les centres de contrôle de chacun des nombreux éléments du système. Pendant ce temps, une campagne "d'information" soigneusement orchestrée auprès de la presse spécialisée continue à présenter au monde l'image d'un projet très secret d'exploitation des nodules polymétalliques.

Clementine est prête. La gigantesque benne a été entièrement assemblée à l'abri des murailles et de la toiture télescopique de *HMB I*. Au printemps 1974, l'*Explorer* et la barge (la plus énorme structure sub-

suite de la page 103

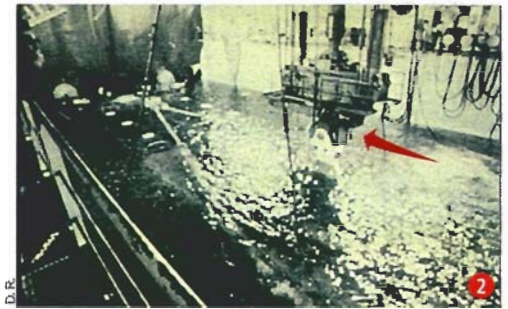
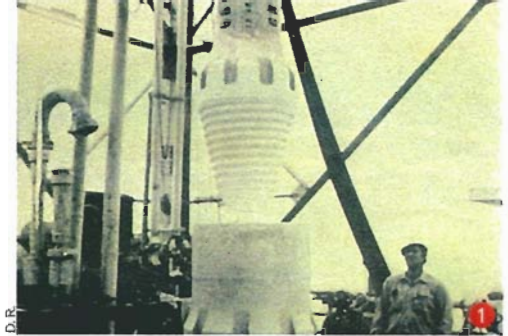
mersible jamais construite) se retrouvent côte à côte un jour de calme plat au large de l'île de Catalina. La barge s'immerge et se pose sur un fond dur. L'Explorer se place au-dessus et ouvre les trappes de ses fonds. Ses deux énormes pylônes descendent se placer à chaque extrémité du châssis de Clementine pour l'accrocher de part et d'autre et la guider, tandis que les tubes de forage auxquels on vient de la connecter la hissent lentement à bord.

Au matin du 21 juin 1974, l'Explorer a disparu de son poste à quai dans le port de Long Beach. Le navire vogue cap au nord-ouest. Le "projet Azorian", nom de code de la phase des préparatifs, est terminé. Le "projet Jennifer", la récupération à proprement parler, peut commencer. Sur le site d'intervention, la mer est déchaînée. L'Explorer devra attendre cinq jours avant que la hauteur des creux des vagues descende en dessous de cinq mètres (limite maximale de bon fonctionnement de son système de maintien en position dynamique). Dès que la mer semble se calmer et malgré les fréquents passages de faux chalutiers russes bardés d'antennes, les opérations commencent.

Le navire de forage se maintient automatiquement dans un rayon de moins de 40 m de la verticale de l'épave, et les premières phases de la manœuvre se déroulent normalement. Dans la cale, les 1 500 tonnes d'acier de Clementine et de l'ensemble de ses systèmes mécaniques, hydrauliques et électroniques entament leur descente vers le fond de l'océan à la vitesse de 2 m/min. En même temps, un dispositif préhensile automatique en forme de mante religieuse prend chaque tube de forage (18 m de long, 60 000 dollars/pièce) pour le dresser en position sur le derrick et le visser au précédent. On travaille jour et nuit. Arrivée au fond, par moins 5 500 m environ, Clementine est suspendue à 320 sections de tuyaux vissées bout à bout. Le poids que retient le derrick central de l'Explorer est maintenant de 5 000 tonnes de tubes en plus du poids de Clementine, auquel vont venir s'ajouter les 5 000 ou 6 000 tonnes du sous-marin avec la vase qu'il contient. Soit 12 000 tonnes en tout.

L'incident survient au moment précis

où Clementine vient enfin de se placer, toutes pinces ouvertes, exactement au-dessus de l'épave du sous-marin. A la surface, le derrick comporte un dispositif hydraulique amortisseur de houle censé annuler l'effet de martèlement, fidèlement transmis tout au long des kilomètres de tubes rigides. Malgré cela, au moment où le chef d'expédition donne l'ordre final d'abaisser la pince ouverte de part et d'autre de la cible, un choc violent ébranle l'ensemble du système et résonne partout dans le navire. Plusieurs des pinces ont durement heurté un



PHOTOS "TOP SECRET"

● 320 tubes de forage pétrolier vissés bout à bout, comme on le voit ici sur le pont du Hughes Glomar Explorer 1, ont été nécessaires pour descendre la mégapince Clementine à moins 5 000 m, jusqu'au sous-marin

qu'elle devait repêcher au fond du Pacifique. Clementine, que l'on devine ici immergée dans le puits central de l'Explorer 2, était reliée à la première section de tube de forage par un énorme couplage cardan (flèche).

rocher invisible, caché sous la vase en dessous du sous-marin russe. Est-ce la catastrophe ? Apparemment non. Tout semble fonctionner normalement, et les vérins, comme à l'exercice, referment les pinces de Clementine autour du sous-marin. Ce que les techniciens ignorent, c'est que trois pinces se sont fendillées sous le choc : des microfissures dans l'acier, pas plus épaisses qu'un cheveu.

La mission continue comme prévu. Deux dispositifs spéciaux télécommandés de la surface et placés à chaque extrémité de Clementine doivent arracher le sous-marin à la vase dans laquelle il est incrusté. Au déclenchement, l'explosion des deux énormes cylindres de décollement libère en effet le sous-marin en même temps que Clementine l'arrache du fond et que la ligne de flottaison de l'Explorer s'enfoncé soudain de près de deux mètres.

Clementine tient sa proie, la remontée peut commencer. A bord de l'Explorer, c'est l'euphorie. La remontée se déroule au même rythme que la descente : 2 m/min, et une section de tube démontée toutes les dix minutes. Les caméras de télévision en circuit fermé montrent le sous-marin solidement maintenu. La tourelle est, comme prévu, "emball-

lée" dans une cotte de mailles centrale *ad hoc*, faite de chaînes tissées (voir dessin p.101).

Après six ans de préparatifs et d'efforts, l'expédition est au bord du succès : un exploit sans précédent est déjà réalisé, d'ailleurs, car jamais dans l'histoire un objet aussi lourd n'a été accroché et manipulé à une telle profondeur. Le sous-marin se trouve à 1 500 m au-dessus du fond lorsque, en quelques secondes, les minuscules fissures qui se sont produites dans trois des cinq bras de l'engin du côté opposé à la tourelle du sous-marin s'ouvrent. Deux bras d'abord, puis un troisième, se séparent de la machine et retombent au fond. Les bras restants reçoivent brutalement à eux seuls tout le poids des 5 000 tonnes de fer et de vase. Mais ils résistent.

L'ensemble continue de monter. Pas longtemps. Après les contraintes de l'explosion, après le choc sur le fond, après six années de corrosion marine, la coque du vieux sous-marin ne peut plus soutenir son propre poids en porte à faux. Les observateurs de la CIA, impuissants, bouche ouverte, regardent sur leurs écrans vidéo se fendiller la coque à douze mètres de la proue, puis les fentes lentement s'élargir et enfin les quatre cinquièmes de la coque se séparer de la partie captive et disparaître dans la nuit abyssale. Au passage, une caméra vidéo a montré et enregistré clairement un missile à tête nucléaire (non amorcé, espère-t-on très fort) glissant de sa rampe de lancement dans la tourelle du sous-marin et plongeant la tête la première vers le fond.

Dès que le tronçon de sous-marin récupéré s'est trouvé en sécurité à bord du *Hughes Glomar Explorer*, à l'intérieur du puits central refermé, il est livré à des équipes d'investigateurs spécialisés revêtus de leurs combinaisons d'astronautes. La CIA constate alors qu'elle n'a récupéré qu'un tronçon de 11,40 m d'un sous-marin qui mesurait à l'origine 96 m (5). Et que l'épave est, comme prévu, «fortement radioactive».

Par chance pour les récupérateurs, la compression et le choc subis à l'origine par le sous-marin, à son arrivée sur le fond suite à son accident, ont entassé dans ce seul huitième de coque près d'un tiers de son contenu original sous forme de fragments. Il manque, certes, le principal : la partie de la tourelle contenant le décodeur, les missiles et le lance-missiles. Mais on tient tout de même deux torpilles à ogive nucléaire et, surtout, dans la cabine de l'officier de renseignements (on retrouvera le cadavre dans sa couchette), on récupère un carnet manuscrit qui est, a-t-on affirmé, bourré d'informations capitales sur les codes secrets russes et sur tous les aspects de la procédure et de la vie quotidienne à bord. La récupération de ce seul carnet suffit pour que CIA qualifie toute l'opération de «sacrée réussite» et décide aussitôt de préparer une deuxième

expédition pour reprendre la partie perdue du sous-marin ainsi que les missiles. Mais la presse puis l'opposition se sont emparées de l'affaire. Et le projet éventé est d'abord reporté, puis abandonné. Aujourd'hui encore, par principe et sans doute pour éviter de mettre le doigt dans l'engrenage, la CIA reste muette comme une huître.

Finalement, c'est un vent de glasnost venu de l'Est qui a levé un coin du voile. Trois amiraux sous-mariniers russes, Lev Giltsov, Léonid Ossipenko et Nicolai Mormoul, viennent d'ouvrir tout grand les dossiers de naufrages de la flotte des sous-marins nucléaires soviétiques dans un livre remarquable (et effrayant par ses révélations sur le degré insoupçonné de contamination radioactive des mers) publié chez Laffont (6).

Le sous-marin repêché était le K-129, un submersible de la classe Golf II, basé à Vladivostok et commandé par le capitaine de vaisseau Vladimir Kobzar. Lorsqu'il disparut en mission avec, à son bord, plus de cent hommes d'équipage et trois missiles balistiques à tête nucléaire SSN 5, l'état-major de la flotte du Pacifique mena, trois mois durant, une opération de recherche d'une envergure et d'un secret sans précédent. Sans résultat. Les Russes ont pensé – ce dont les Etats-Unis n'ont jamais soufflé mot – qu'une cause possible du naufrage du K-129 était une collision avec un sous-marin de filature américain, le *Sword Fish*, qui, ont-ils appris, était rentré à sa base de Yokosuka, au Japon, trois jours après la disparition du K-129 avec la baignoire (partie supérieure de la tourelle) bosselée et déformée.

En 1975, quand la presse californienne publia le premier récit de l'opération, le ministère des Affaires étrangères de l'URSS adressa une note de protestation au département d'Etat américain, l'accusant d'avoir enfreint le droit international de la mer en renflouant un navire appartenant à une nation étrangère et d'avoir «profané la fosse commune des marins morts».

Accusations injustifiées. L'amiral Giltsov a révélé que, fidèles à leur véritable manie du secret (eux aussi !), les autorités soviétiques n'avaient soufflé mot de la disparition du navire. Une simple déclaration dans le *Bulletin international des avis aux navigateurs*, avec indication des coordonnées approximatives de l'épave, aurait empêché légalement, selon lui, qu'un autre pays la renflouât. En l'absence de cette notification, rien ne pouvait légalement interdire aux Etats-Unis de récupérer «des biens sans propriétaire connu trouvés au fond de la mer». Quant aux cadavres de la section avant du submersible, ils ont été immergés en mer dans les règles, après un service religieux célébré en russe et en anglais, au son de l'hymne national russe (la cérémonie a été filmée). Fin de l'histoire. ■

(5) Si l'épave était arrivée entière près de la surface, on l'aurait, faut-il supposer, fait passer par le puits central de biais pour la déposer dans la cale du navire.

(6) Gilston Lev, Mormoul Nicolai et Ossipenko Léonid, *la Dramatique Histoire des sous-marins nucléaires soviétiques*, Paris, 1993.