

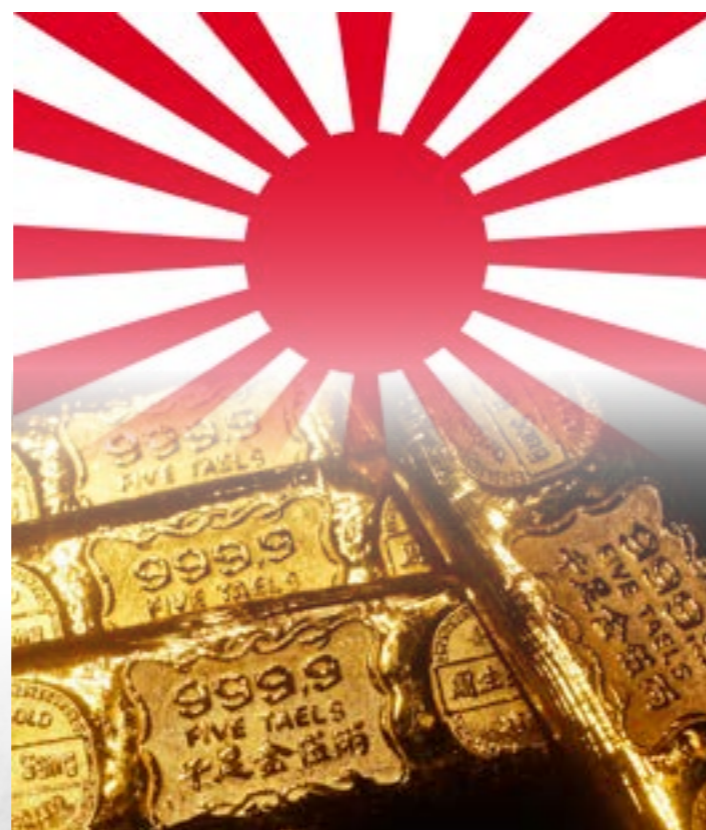
I-52 :

A la recherche du «sous-marin d'or»

Par Jean-Louis Maurette

2,2 tonnes d'or dorment au fond de l'océan Atlantique, dans l'épave du sous-marin japonais I-52 !

Durant la seconde guerre mondiale, les échanges technologiques et de matières premières allaient bon train entre l'Allemagne et le Japon, jusqu'à ce que ces échanges se compliquent avec le barrage opéré par l'armée russe aux liaisons ferroviaires transsibériennes. La solution pour le transport des matières premières, pour éviter les attaques de convois de surface, résidait forcément dans l'acheminement sous-marin. Mais là aussi, les choses se compliquèrent et de nombreux sous-marins n'atteignirent jamais leur destination. C'est le cas du I-52, surnommé «le sous-marin d'or» en raison de son précieux chargement...



En 1941, l'état major allemand n'avait pas prévu que l'invasion de l'Union soviétique durerait aussi longtemps. Cette guerre, d'une durée initiale espérée de quelques mois grâce à la fameuse tactique de la guerre-éclair (*Blitzkrieg*), avait effectivement commencé sous d'excellents auspices. Mais après une moisson d'incroyables succès les armées du Reich commencèrent à déchanter. L'immensité du pays, ses conditions climatiques extrêmes et une Armée Rouge réorganisée stoppèrent l'avance des troupes allemandes. Dès l'ouverture de ce nouveau front, l'Allemagne se heurta à deux problèmes importants : maintenir des liaisons fiables avec son allié japonais et continuer de recevoir les livraisons de matériaux venant d'extrême orient qui transitaient auparavant par train en utilisant la ligne du Transsibérien en direction de l'Allemagne. Le Japon était également particulièrement intéressé car demandeur de techniques allemandes de pointe. Les énormes pertes infligées au début de 1943 dans le Pacifique par l'US Navy à la flotte marchande du pays du soleil levant incitèrent l'Amirauté japonaise à intensifier le transport sous-marin. Quelques sous-marins tentèrent ces périlleux et longs voyages. Peu réussirent et beaucoup furent perdus corps et âmes. Le I-52 fait partie de cette funeste liste.

2,2 tonnes d'or

L'opération à laquelle participait le I-52 se nommait Yanagui. À cette époque, les services de renseignements britanniques et américains déchiffraient une grande partie des codes secrets. De fait, le plan Yanagui était voué d'avance à l'échec car presque tous les messages radios des sous-marins japonais étaient interceptés et décodés. Les services américains étaient donc au courant du départ du I-52 qui devait traverser l'océan Indien et contourner l'Afrique avant d'espérer rejoindre l'Europe. Le I-52, nom de code «Sapin», appareilla du port de Kure le 31 mars 1944 pour son long voyage avec une arrivée prévue à Lorient le 1er août. Le chargement embarqué à son bord à Singapour était impressionnant pour un sous-marin. Cette cargaison était principalement constituée par 228 tonnes d'étain, de zinc, de molybdène, de tungstène, 2,3 tonnes d'opium, 3 tonnes de quinine, 54 tonnes de caoutchouc et... 2,2 tonnes d'or ! Le 23 avril l'I-52, aux ordres du commandant Kamé Uno, quitta Singapour, cap vers son destin.

La première partie de la traversée se passe bien et le 4 juin le sous-marin passe l'équateur le long du littoral ouest de l'Afrique. Le périple continue et le 11 juin le commandant Uno, qui ne se doute pas un instant que ses communications radios sont interceptées et décodées par les Américains, envoie un rapport avec sa position à Berlin où se trouve le Vice Amiral Katsuo Abe. Cet officier supérieur des forces navales japonaises est en charge personnellement des opérations du I-52 pendant sa traversée vers les côtes de la France. Le débarquement allié ayant eu lieu en Normandie, le Vice Amiral Katsuo Abe est particulièrement inquiet car il sait que le dispositif anti sous-marin mis en place par l'ennemi est important et particulièrement efficace.

En effet, le I-52 est pisté par un dangereux adversaire : le porte-avions d'escorte USS Bogue. Ce bâtiment est une machine de guerre anti sous-marine des plus performantes et son palmarès en fait foi. En quelques mois durant l'année 1943 ses pilotes ont coulé cinq *U-Boote*. Le USS Bogue a quitté sa base de Norfolk en Virginie en mai 1944 avec pour mission de traquer et détruire les sous-marins japonais essayant de forcer le blocus. Le porte-avions sur lequel embarquent 650 marins est accompagné par trois escorteurs équipés



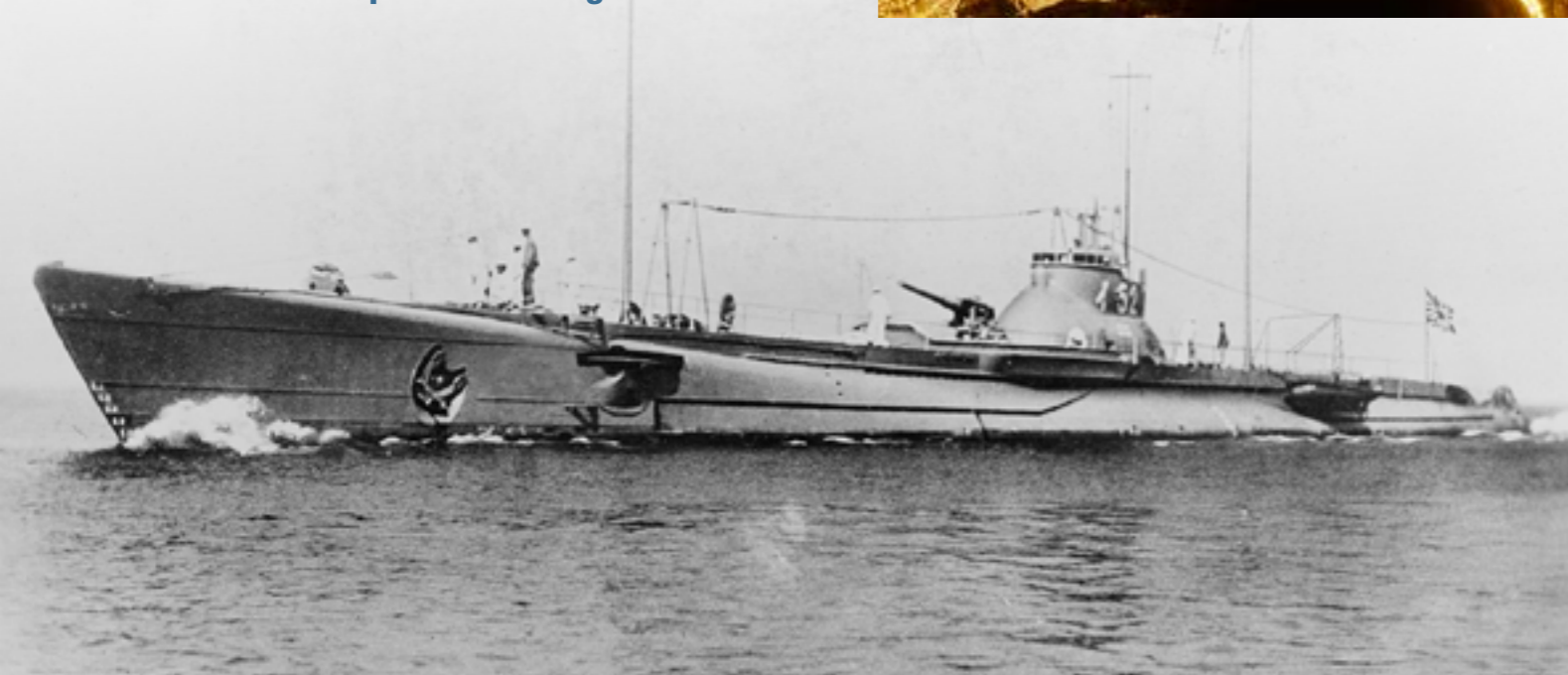
d'Asdics et d'armes anti sous-marines diverses. Un rendez-vous est prévu entre le I-52 et un *U-Boot* le 23 juin au large des Açores. Il s'agit du U 530, un sous-marin du type IXC/40 commandé par l'*Oberleutnant zur See* Kurt Lange, qui doit l'approvisionner en carburant et installer un détecteur de radars Naxo. De l'autre côté, depuis le 22 juin, on se prépare à bord du USS Bogue pour cette rencontre et les avions sont en service jour et nuit, guettant le moindre écho....

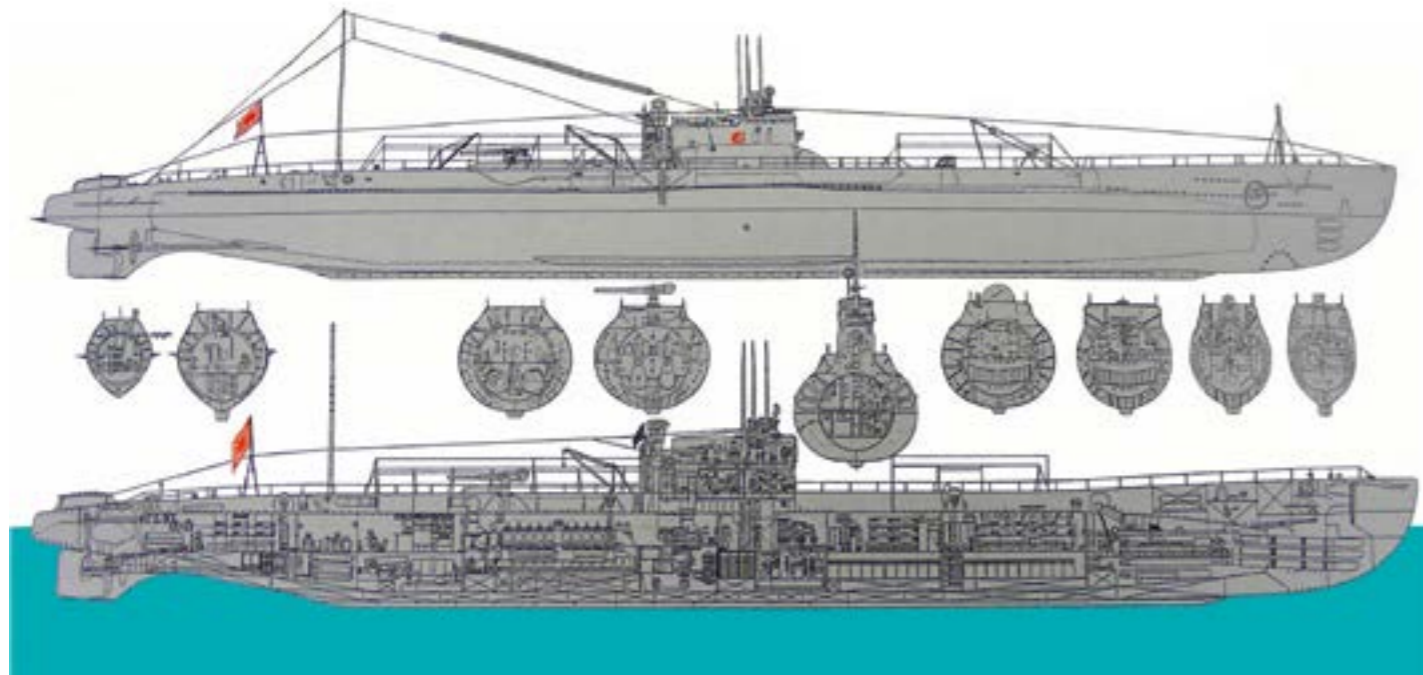
Attaque-surprise

Le 23 dans la nuit, les sous-marins I-52 et U 530 émergent dans un bouillonnement d'écume et de bulles d'air s'échappant des ballasts. A l'aide d'un canot pneumatique les sous-mariniers allemands transportent avec célérité les équipements et leurs camarades à bord du I-52. Tout semble bien se passer mais juste avant minuit, alors que l'installation du Naxo est presque terminée, retentit le signal d'alarme aérienne tant redouté ! En effet, un avion s'approche rapidement du nord-ouest. Il s'agit du Grumman TBF Avenger VC-69 piloté par le Lieutenant Commander Jesse Taylor dont l'opérateur radar, le Chief Ed Whitlock, a détecté un écho sur son écran à 23h40. Immédiatement le pilote s'est lancé à l'attaque de ce qui ne peut être qu'un sous-marin ennemi.

Lancé en léger piqué le gros monomoteur vole à près de 500 km heure vers son but, sa soute à bombes grande ouverte, prête à lâcher ses œufs mortels. Sur le U 530 un ordre claqué alors que le hurlement strident du klaxon vrille les oreilles de l'équipage : « *Untertauchen ! Schnell, schnell !* ». En commandant expérimenté l'*Oberleutnant zur See* Kurt Lange a ordonné une plongée rapide afin d'échapper à ce danger désormais bien connu des *U-Boote*. Sur le I-52 la réaction est

Page de gauche et ci-dessus en haut, le sous-marin I-52, parti de Singapour avec un précieux chargement d'or à destination de Lorient, en France. Ci-dessus, les papiers et les ordres de mission du I-52.





Vue en coupes longitudinale et transversales du sous-marin I-52. Ce sous-marin de type C3 était un sous-marin cargo capable d'emporter de grosses cargaisons sur de très longues distances.

I-52

Classe :	I-52 variante C3
Chantier :	Chantier naval de Kure
Commanditaire :	Mitsubishi Heavy Industry
Sister ships :	I-53 et I-56
Mise en chantier :	18 mars 1942
Mise en service :	28 décembre 1943
Longueur :	108,7 m
Largeur :	9,3 m
Tirant d'eau :	5,1 m
Déplacement surface :	2564 tonnes
Déplacement plongée :	3664 tonnes
Propulsion :	en surface 2 moteurs diesel de 4700 CV - En plongée 2 moteurs électriques de 1200 CV
Rayon d'action surface :	21 000 Milles nautiques à 16 nœuds – 27 000 milles à 12 nœuds
Rayon d'action plongée :	105 milles à 3 nœuds
Vitesse maxi surface :	17,7 nœuds
Vitesse maxi plongée :	6,5 nœuds
Test profondeur :	100 m
Armement sous-marin :	6 tubes lance-torpilles de 53,3 cm à l'avant – 19 torpilles embarquées
Artillerie de pont :	Deux canons de 140 L/50 et 4 pièces antiaériennes de 25 mm L'armement du I-52 a été modifié au cours du conflit.
Effectif :	94 hommes + 18 civils
Date de la perte :	24 juin 1944
Commandant :	Commandant Kamé Uno
Disparus :	112
Survivants :	Aucun



différente et dans un premier temps les équipes de DCA se précipitent pour mettre leurs pièces en batterie alors que le U 530 disparaît dans un sifflement d'air. Puis le commandant Kamé Uno réagit et ordonne une plongée d'urgence mais il est trop tard. Jesse Taylor vient d'illuminer sa cible avec des fusées éclairantes et larguer deux grenades sous-marines de 500 livres chacune qui tombent près du sous-marin à tribord. Les aviateurs ne sont pas certains que le sous-marin a été touché ou gravement endommagé et ils larguent cinq *sonobuoys* et éclairent à nouveau le site avec des fusées lumineuses. La zone est balisée par une *sonobuoy* au centre avec les quatre autres disposées aux points cardinaux. Percevant des bruits d'hélices dans ses écouteurs, Jesse Taylor décide de larguer une torpille à guidage acoustique Mark 24 «Fido», une arme ultra moderne à l'époque et qui se dirige vers sa cible en se guidant sur le bruit des hélices produit par un sous-marin en marche. Peu après le bruit d'une explosion sous-marine parvient via les *sonobuoys* aux oreilles des aviateurs. Ayant bientôt épuisé toutes ses réserves de carburant le Grumman TBF Avenger met le cap sur le porte-avions alors qu'un message est envoyé pour signifier que malgré des dommages possibles, le sous-marin semble continuer de faire route car des bruits d'hélices sont toujours perceptibles.

Le commandant du USS Bogue, le Capitaine Vosseler, décide alors d'envoyer un deuxième appareil sur les lieux afin de s'assurer de la destruction du sous-marin. C'est un jeune pilote de 22 ans, le Lieutenant William Gordon, qui décolle difficilement son Avenger dans la nuit noire sous une pluie battante et met le cap vers l'est. La visibilité est nulle et le pilote se dirige aux instruments lorsqu'en approchant de la zone de l'attaque effectuée par Jesse Taylor il perçoit un bruit d'hélices à travers ses écouteurs. Il est environ 01h00. Parmi les cinq *sonobuoys* laissés par son prédécesseur il n'y en a plus que deux qui fonctionnent alors qu'une fusée de signalisation marque encore l'endroit où le I-52 a plongé. Bien que le sous-marin se soit déjà éloigné et que l'équipage de l'avion ne puisse deviner la direction dans laquelle il se dirige, il est évident pour le Lieutenant Gordon que sa cible n'a pu s'éloigner. Il décide donc de lancer sa torpille et amène doucement son appareil près de la surface de la mer où il largue la Mark 24 «Fido» qui s'enfonce dans l'Atlantique à la recherche de sa proie. L'attente commence pour l'équipage de l'avion américain qui orbite lentement au-dessus des flots dans



L'USS Bogue était un petit porte-avions spécialisé dans la lutte anti-sous-marine

l'attente d'une explosion qui survient presque vingt minutes plus tard. Les écouteurs résonnent longuement de l'énorme bruit de la déflagration relayé par les *sonobuoys*. Après être resté une vingtaine de minutes supplémentaires sur les lieux et ne percevant plus de bruit d'hélices, le Lieutenant William Gordon décide de rentrer. Dès l'aube, un troisième avion survole le site et repère une large tâche d'huile et des débris divers. La découverte est confirmée par un destroyer qui retrouve une soixantaine de ballots de caoutchouc et une sandale japonaise. Il est clair que le I-52 a effectué sa dernière plongée, emportant avec lui ses 112 sous-mariniers. Le U 530 a eu plus de chance car, bien que détecté par un autre avion de l'USS Bogue, il a pu s'échapper sans problème.

Découverte de l'épave

Un demi-siècle se passe avant que le I-52 sorte de l'oubli. Selon des informations, trouvées dans des archives et déchiffrées en 1994, l'or contenu dans le sous-marin du Mikado était composé de lingots d'or de 15 kg, disposés par trois dans 49 caisses métalliques.

Le poids de l'or était d'environ 2,2 tonnes.

Le 13 janvier 1995, l'Académicien Mstislav Keldych, un bateau russe de recherches appartenant à l'Académie des Sciences, appareille du port de Kaliningrad en direction de l'océan Atlantique, et plus particulièrement vers la zone où doit reposer l'épave du I-52. Le gros bâtiment embarque deux sous-marins de poche d'exploration sous-marine à grande profondeur, le MIR-1 et le MIR-2. Retrouver les vestiges du I-52 n'est pas le seul objectif de cette mission scientifique mais en est la partie la plus excitante. Un contrat a été ratifié à ce sujet entre l'Académie des Sciences et la compagnie anglaise ORCA Limited. Les Russes doivent effectuer des enregistrements afin de découvrir les cibles situées sur le fond et faire une série de plongées d'investigation à l'aide des deux sous-marins d'exploration. La zone des recherches, située dans la partie ouest de la fosse du Cap Vert a été divisée en deux polygones de 210 km² et 270 km². Le choix de la délimitation des polygones est basé sur les coordonnées de la tache d'huile, découverte un matin du mois de juin 1944 suite au torpillage du sous-marin japonais par les Avengers de l'USS Bogue. Ces recherches effectuées durant le mois de février, à l'aide d'un sonar à balayage remorqué type Zvouk-L, un



C'est lors du rendez-vous entre l'I-52 et l'U 530 pour un ravitaillement dans la nuit du 23 juin 1944 qu'un avion Grumman TBF Avenger surgit brusquement et lâcha ses bombes qui furent fatales au sous-marin japonais. (Peinture de J. Meeks)

Le Grumman TBF Avenger était un avion spécialement employé dans la lutte anti sous-marine, grâce à sa capacité à transporter des torpilles et des bombes de fort tonnage. Dessous à gauche, sur ce cliché on distingue nettement la nappe d'huile échappée de l'épave du I-52 lors de son naufrage. En bas à droite, les symboles représentant les sous-marins ennemis coulés, peints sur la passerelle de commandement du porte-avions USS Bogue.



appareil extrêmement sophistiqué, ne donnera pas les résultats escomptés, malgré l'exploration minutieuse de la zone par les sous-marins MIR-1 et MIR-2.

Au début du mois d'avril un second navire russe de recherche et d'exploration, le Youjmorgéo, appartenant à une compagnie de Gélendzik, appareille du port californien de Long Beach avec à son bord un groupe d'Américains spécialistes des épaves reposant à grandes profondeurs, dont certains ont participé à la découverte du Titanic et du Bismark. C'est l'historien américain Paul Tidwell qui est l'instigateur de cette opération et s'est offert pour la circonstance les services du Youjmorgéo.

À la fin des années 80, Tidwell s'est intéressé à l'histoire du sous-marin japonais et à sa cargaison d'or. Il a amassé de nombreuses informations sur le I-52 qu'il a recueillies dans divers services d'archives à travers le monde. Ses recherches l'ont même amené à rencontrer les parents des sous-mariniers japonais reposant dans le I-52. Paul Tidwell est un passionné mais deux semaines de recherches sur la zone probable de la disparition du sous-marin s'avèrent vaines une nouvelle fois. De nouvelles données sont alors insérées dans le programme de l'ordinateur et le 30 mai à 03h30, le sonar à balayage latéral détecte un écho de grande taille à une profondeur de 5240 mètres et pouvant correspondre à l'épave du sous-marin japonais. Deux jours plus tard la découverte est confirmée et la position exacte du I-52 enfin connue.

D'après les relevés effectués, il apparaît que le sous-

marin repose sur un fond plat, incliné légèrement sur tribord. Des fragments et vestiges divers sont également dispersés aux alentours et témoignent de dommages probables importants. A présent seule l'intervention de sous-marins habitables tels les MIR pourrait permettre des investigations plus précises et... de remonter à la surface la cargaison d'or.

Des investigations profondes

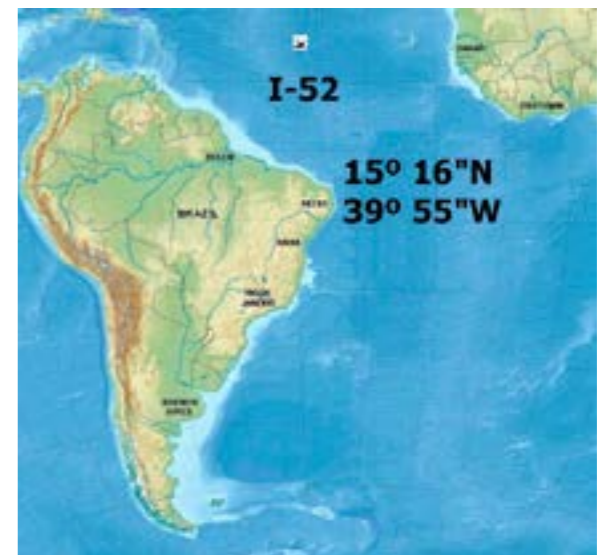
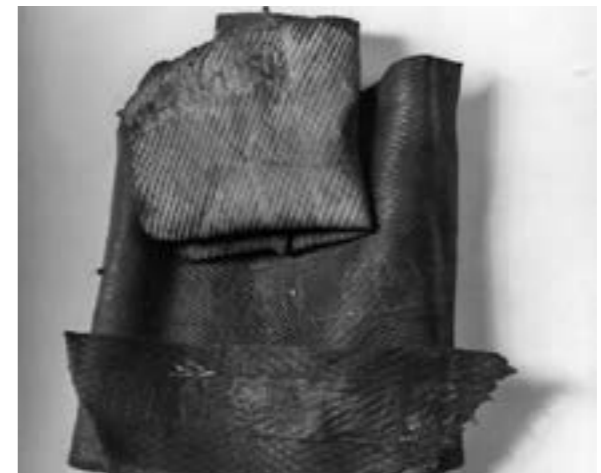
Trois ans ont passé depuis la découverte du sous-marin I-52. Bien entendu Paul Tidwell a informé le gouvernement japonais sur les résultats de l'expédition. Selon les lois internationales l'inventeur d'une épave reposant dans les eaux internationales est propriétaire de sa cargaison y compris dans le cas d'un propriétaire défini. De plus il s'avère que les Japonais ne manifestent aucun intérêt au renflouage du I-52, bien qu'ils aient la possibilité d'examiner l'épave grâce à un sous-marin d'exploration, le Chinkay, capable de descendre à 6500 mètres de profondeur.

Au début du mois de mars 1998, une rencontre a lieu entre Paul Tidwell et Jim Phillipone, un riche homme d'affaires. Ce dernier a été impressionné par les recherches de Tidwell et, ayant étudié les documents, dont la correspondance secrète et les expertises des spécialistes sur la technique d'exploration sous-marine à grande profondeur, il a décidé de financer une expédition et déclaré avec optimisme : «On va

essayer de trouver l'or. Bien sûr, je ne vous le garantis pas. Mais je suis sûr que l'or se trouve à bord du sous-marin, qui partait de Singapour vers la France. Cela est dit clairement dans la correspondance secrète de 1944 entre Berlin et Tokyo ». La valeur de l'or à bord du sous-marin japonais est estimée à 20 millions de dollars. Il s'agit aussi d'une tombe de guerre mais après quelques tractations le gouvernement japonais donne son feu vert. Le tandem Tidwell - Phillipone s'alloue alors les services de l'Académicien Mstislav Keldych. Le 9 novembre 1998, le navire russe appareille du port de Las-Palmas et se dirige vers un point approximativement à 850 milles à l'ouest des îles du Cap Vert. Comme lors de la précédente expédition à laquelle avait participé l'Académicien Mstislav Keldych en 1955, la recherche du I-52 fait partie d'un programme incluant d'autres types de recherches. En plus des Russes participent une trentaine d'étrangers, parmi lesquels Jim Phillipone et quelques anciens combattants ayant participé aux événements du 23 juin 1944 : le pilote du Grumman TBF Avenger William Gordon, le mitrailleur Bill Harington et le radiotélégraphiste du porte-avions USS Bogue, John Gambel. Des représentants de la National Geographic et de la compagnie Imax sont également de la partie afin de filmer l'épave et réaliser un reportage. C'est la première fois que d'aussi petits sous-marins d'exploration munis de caméras vidéos et d'appareils photo doivent travailler à une telle profondeur. Cette profondeur de 5240 mètres représente la limite maximale d'utilisation des MIR-1 et MIR-2. Pourquoi a-t-on choisi ces appareils russes ? Probablement à cause de leur excellente réputation acquise après le film «Titanic» de James Cameron. À cette époque, et à part les MIR, il n'existe au monde que trois appareils habitables pouvant aller à une profondeur supérieure à 5000 mètres. Et à ce moment, hormis les MIR-1 et MIR-2, il n'y a que le Nautille français qui est opérationnel. Le grand inconvénient du Nautille est d'être un exemplaire unique alors que les Russes disposent de deux appareils et peuvent de ce fait effectuer chaque jour deux fois plus de travail.

Où est l'or ?

Le 20 novembre, l'Académicien Mstislav Keldych est sur zone. Des relevés sont encore effectués afin d'affiner les données concernant l'épave et sa position puis quatre balises acoustiques sont immergées afin de délimiter au plus près le site. Le 21 novembre à 9 heures 36 minutes l'écoutille du MIR-1 se referme sur son équipage. Le commandant du sous-marin d'exploration est le chef de l'expédition, le Docteur des Sciences Techniques Anatoly Sagalevitch. L'observateur est Marko Flagg. L'ingénieur de bord est Dmitri Voykotov, et c'est à lui que l'on doit les détails de cette fabuleuse plongée dans les abysses à la découverte du I-52. Voici le récit qu'il a fait de cette première plongée : « La soupape du circuit d'oxygène est ouverte, les ventilateurs du système de purification d'air sont mis en marche. Nous serons coupés du monde extérieur presque toute la journée. À travers les hublots nous voyons les matelots de pont qui assurent l'appareil. On entend à peine le bruit de la puissante grue hydraulique. La grue transporte l'appareil par-dessus bord et le dépose sur les vagues. À part l'eau éclairée par le soleil et les bulles d'air on ne voit plus rien à travers les hublots. Mais je sais qu'en ce moment un plongeur amené par un zodiac saute sur le pont orange de l'appareil pour nous libérer des élingues. Ça y est, maintenant le MIR est complètement autonome. Le commandant vérifie le système de communication du sous-marin, on nous entend bien, nous aussi. On rapporte du bateau que l'appareil est sur



Ci-contre en haut, les blocs de caoutchouc qui faisaient partie de la cargaison du I-52, remontés en surface après son naufrage.

Dessous, deux images de débris du sous-marin : bois provenant vraisemblablement du pont et fragments de sacs qui devaient emballer le caoutchouc.

En bas de page, la position de l'épave au beau milieu de l'océan Atlantique, à 850 milles à l'ouest des îles du Cap Vert.

Les deux sous-marins d'exploration MIR-1 et MIR-2 découvrent l'épave du I-52. Mais pas de trace de son précieux chargement...



le point de s'immerger. La purge est ouverte et l'eau de mer se met à entrer dans le ballast principal. A chaque seconde, le poids augmente et sur l'écran du sondeur de profondeur les chiffres changent. L'appareil a disparu de la surface.

-150 mètres de profondeur. La lumière du soleil ne pénètre plus et tout est sombre derrière les hublots -270 mètres. Lev Simaguin communique à partir du navire : « Interruption de communication pour l'immersion du MIR-2 ». Cela signifie que le commandant du MIR-2, Euvgeny Tchernyayev a déjà fermé l'écouille et que le deuxième appareil est prêt à descendre.

-1000 mètres. Notre commandant teste les systèmes principaux de l'appareil. Tout est en ordre. Pendant la descente, la vitesse moyenne est de 25 mètres par minute.

-4200 mètres. La température dans le compartiment a baissé de 20° à 12° centigrades. Les chaussettes chaudes et les combinaisons sont très utiles. Sur l'écran

de la sonde acoustique on voit une bande éclatante. C'est le fond.

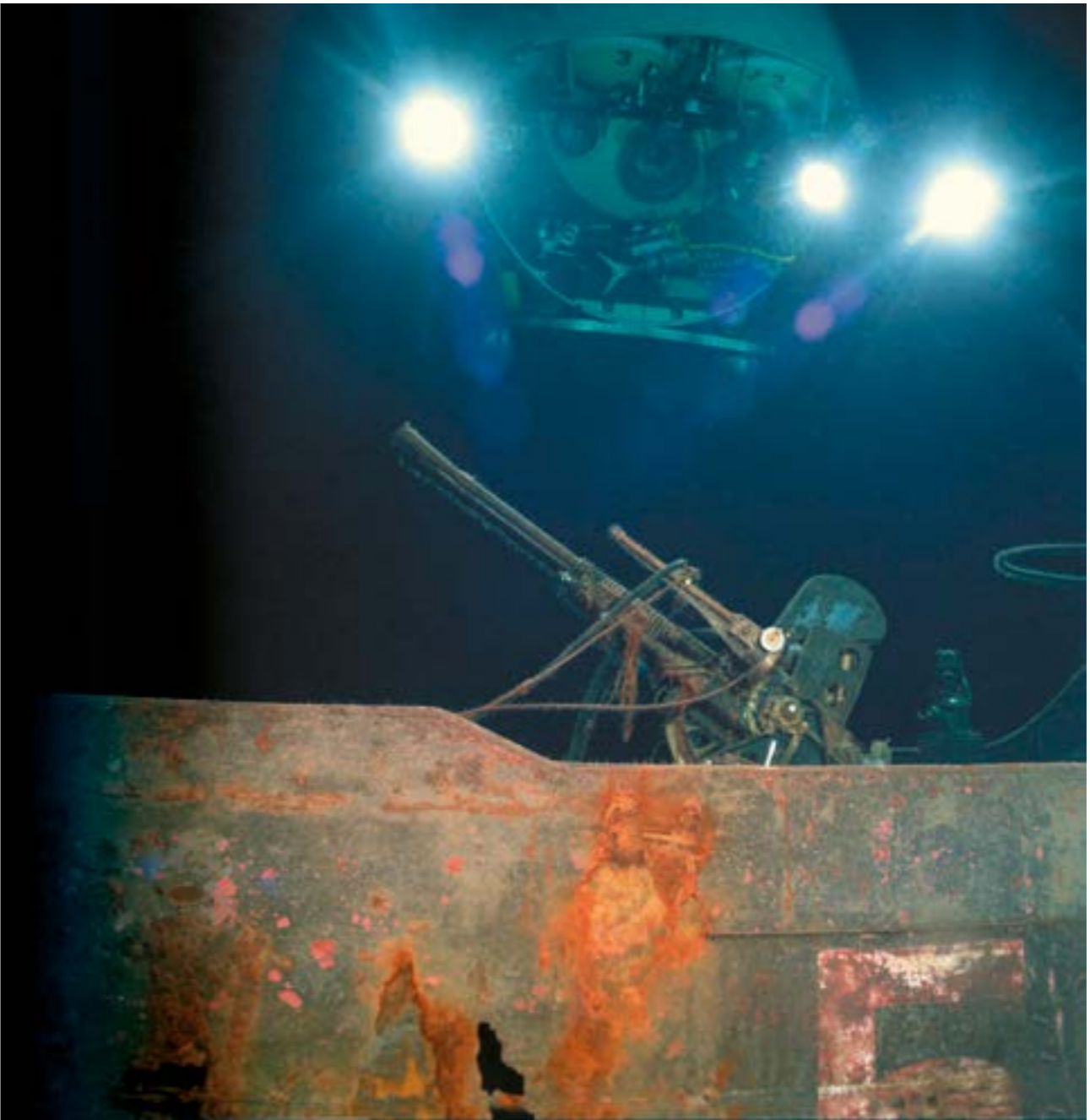
-5200 mètres. Le fond, ressemblant à la surface de la Lune, apparaît. Il est plat, couvert de sédiment gris clair. Ce sédiment est composé de squelettes d'algues microscopiques, qui depuis des millions d'années, tombent de la surface, remplissant petit à petit tous les accidents du terrain. La vitesse de formation du sédiment est très

lente, de l'ordre de quelques millimètres par millénaire. Dans la cabine, on entend la pompe évacuer l'eau superflue. Enfin, l'appareil s'équilibre en flottabilité neutre et on sort d'un petit nuage de

dépôt soulevé pendant l'atterrissage. Nous rapportons à la surface : « 13 heures 35 minutes. Nous avons atterri sur le fond à une profondeur de 5240 mètres. Nous nous trouvons à 250 mètres sud-est de la cible. Le cap est mis sur le 330 ».

Le commandant n'est pas pressé, l'appareil survole le terrain avec une vitesse de 3 nœuds. Marco et moi essayons de distinguer quelques choses à travers les

« Nous avons atterri sur le fond à une profondeur de 5240 m... »



hublots latéraux. Tout à coup, presque simultanément, nous voyons un petit anneau noir. C'est déjà quelque chose. Sur une dizaine de mètres nous trouvons de petits morceaux de métal rouillé. Sur le fond, sous la lumière blanche des projecteurs sous-marins nous distinguons la semelle d'une chaussure. De petits remparts de terrain apparaissent et disparaissent. Nous avons vu les mêmes phénomènes sur les épaves du Titanic et du Komsomolets. Une minute après, l'appareil s'est appuyé contre une muraille verticale, complètement couverte par le sédiment clair. Des grains de pierres noires dispersés témoignent de l'origine basaltique de cette muraille. Sur une image que nous renvoie le sonar nous voyons que cette chaîne de pierres s'étend du nord au sud, en passant à vingt mètres de la poupe du sous-marin. L'appareil se détourne de la chaîne montagnueuse et met le cap au 900. Trente secondes plus tard, nous avons repéré le sous-marin. Le MIR-1 passe lentement à une distance de trois mètres du pont du sous-marin japonais. Les

« Trente secondes plus tard, nous avons repéré le sous-marin... »

caméras vidéo se mettent à fonctionner. Dans le champ visuel, il y a la poupe du sous-marin à partir du ballast jusqu'au kiosque. L'avant est tourné vers l'est. Le sous-marin est incliné sur le bâbord avec un angle proche de 20°. L'ombre de la coque tombe sur un parapet d'un mètre de hauteur qui s'est probablement formé lorsque le sous-marin a heurté le fond. La couleur gris-vert du sous-marin est bien conservée, mais 54 ans dans l'eau

salée ont laissé leurs traces. Aux taches blanchâtres sur les restes de peinture ont succédé des traînées de rouille. Une amarre emmêlée est sur le pont, passant par des taquets et le cabestan.

L'antenne arrachée se trouve à proximité. Le plancher du pont a disparu et à travers les planches putréfiées nous apercevons une carcasse de métal rouillé. Le pont est brisé. On voit le panneau de l'écouille de la poupe qui est entièrement ouvert. À travers l'entassement des fragments on remarque l'orifice de l'écouille, descendant dans la coque épaisse. Un grand morceau de la coque fine a été arraché par l'explosion. Un tuyau

Les deux sous-marins MIR-1 et MIR-2 se font face pour des investigations en commun.



Ci-dessus, on peut constater que le kiosque du sous-marin, avec sa batterie anti-aérienne, est en très bon état. La grande profondeur ralentit considérablement l'oxydation, du fait du manque d'oxygène. À droite, le plancher du pont s'est désagrégé avec la putréfaction.

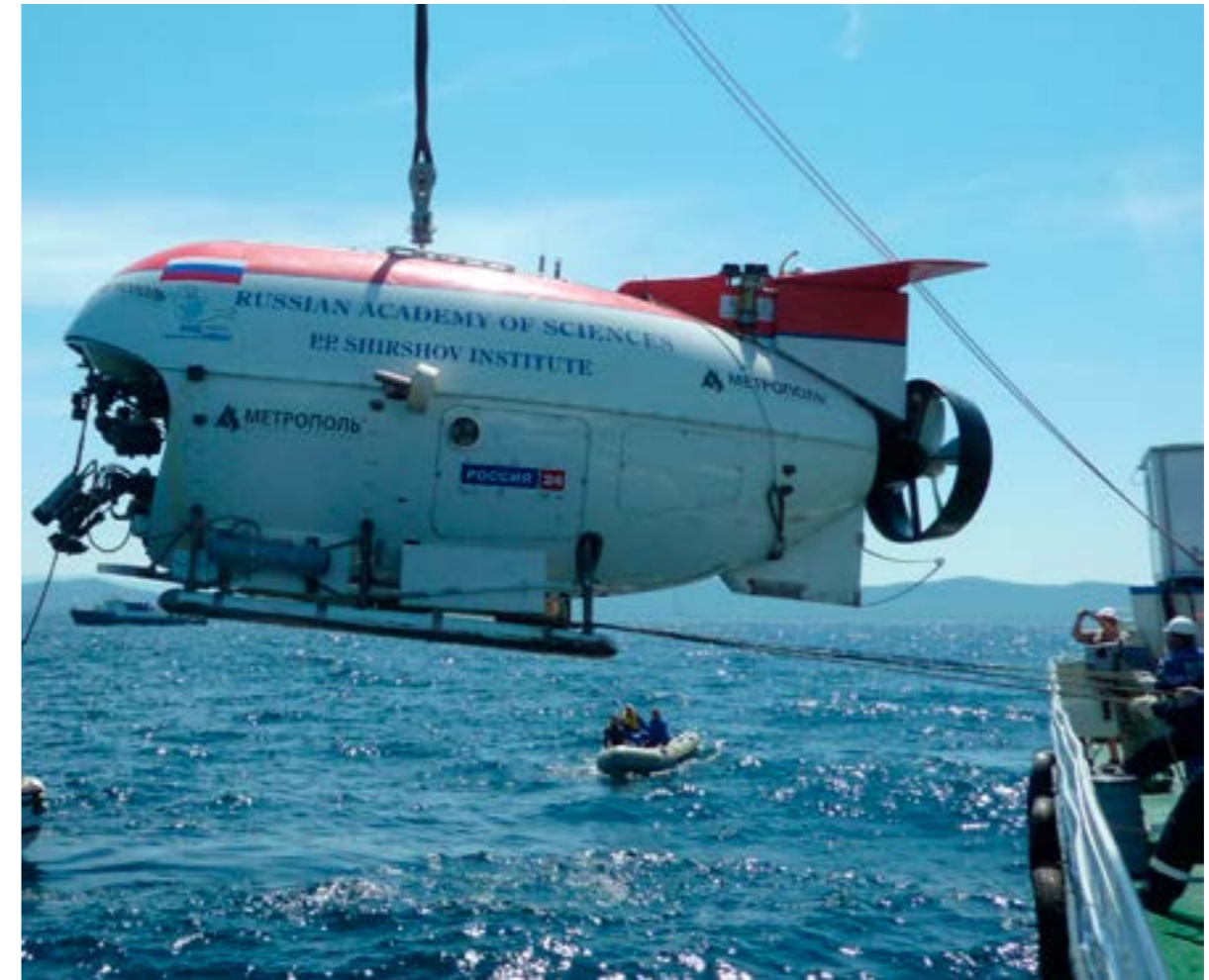
d'échappement de diesel et son silencieux se distinguent dans le tas de ferraille rouillée. Le pont réapparaît. Au bord, il y a une pièce antiaérienne de couleur jaune et grise, recouverte entièrement d'organismes, ses canons dirigés vers la poupe. Nous nous approchons du kiosque. À cinq mètres de la première pièce nous en trouvons une autre identique. Au début, sur le I-52, il n'y avait qu'un canon de 4,7 pouces. Evidemment, afin de renforcer la protection contre les avions, les Japonais avaient changé l'artillerie du sous-marin. Nous passons au-dessus de la rambarde du kiosque. Les canons de la troisième pièce se sont appuyés contre les hublots et sont dirigés vers le haut, avec un angle de 45°. Jusqu'au dernier moment, l'artilleur avait sans doute essayé de viser l'avion américain qui l'attaquait. Devant la main courante du pont, il y a un appareil optique rotatif dirigé au sens opposé du canon. Sur le bord vert, couvert par des traînées rouillées, nous voyons des trous noirs béants de hublots sans vitres. Un peu plus bas, nous apercevons clairement le numéro dessiné par la peinture blanche I-52. De petites actinies et des organismes marins, formant un tapis duveteux sur la coque du sous-marin, ont jeté leur dévolu sur le kiosque. Derrière lui les destructions sont aussi impressionnantes. Dans la coque fine il manque un morceau de 5 mètres de long. Devant, on voit une tranche du ballast principal avec ses bords retournés et un assortiment de sections de la coque. Au milieu de cette caverne métallique il n'y a qu'un fragment entier : L'écoutille avant dont l'orifice est béant. Nous revoyons le pont. Le plancher en bois

«La question qui hante les esprits se rapporte à la fameuse cargaison d'or...»

ne couvre presque plus la coque. Ce fragment de 20 mètres du pont avant se termine par un enchevêtrement grandiose de tuyaux, tubes, câbles, morceaux de fer, enroulés d'une façon chaotique. À droit et à gauche, il y a de grandes feuilles de bord décollées. Un corps cylindrique muni d'un bouchon ressemble à une torpille. Après examen attentif, il est clair qu'il s'agit d'un réservoir d'air comprimé. Ecrasé par la pression, il ressemble à un tube de dentifrice. Il apparaît que le sous-marin aurait perdu les deux compartiments avant à faible profondeur car dans le rayon de 30 mètres, aucun fragment de la partie avant, que ce soit les tubes lance-torpilles ou les torpilles elles-mêmes, n'a été découvert.

Sur le terrain, autour du sous-marin, on voit de petits morceaux de métal, des traces de rouille répandue. Des boîtes grises rectangulaires ayant la taille d'une batterie d'automobile sont dispersées. Certaines d'entre elles sont munies de couvercles. Le MIR-1 s'approche du sous-marin du côté de l'avant. Nous filmons encore le panorama général et certains fragments. L'objectif suivant de la plongée est l'installation de deux balises émettrices sous-marines dans la poupe. L'installation de ces balises nous permettra de recevoir des signaux et de définir précisément notre position. C'est très important pendant les travaux de prospection. Nous avons mis la troisième balise à 100 mètres au nord de l'avant du sous-marin. Maintenant, les balises forment un triangle rectangle.

Le MIR-1 s'approche du sous-marin et s'installe sur son pont. Quelques minutes après, deux halos de lumières



apparaissent dans l'épaisseur des ténèbres : C'est le MIR-2 qui s'approche de nous. Il passe doucement près du sous-marin. À travers les hublots nous apercevons nos camarades. La rencontre des deux appareils est enregistrée par les caméras et les appareils photo. Les travaux concernant le sous-marin japonais sont terminés et le cap est mis sur le 450°, vers le champ des épaves au nord-est. En passant, nous trouvons des morceaux de ferraille rouillée de différentes tailles. Près de la troisième balise, il y a deux tôles de bordage de la coque. La frontière du champ des débris se situe à deux cents mètres du sous-marin japonais. Plus loin, il n'y a rien à part le terrain déserté. Le temps destiné au travail de fond s'écoule. On chasse l'eau des ballasts. L'appareil se met à se balancer, et, enfin, il décolle et monte lentement. Dans quelques heures, nous serons sur le Keldych où les gens attendent avec impatience les premières informations sur le sous-marin d'or... »

La quête de l'or continue...

Après la première plongée effectuée par les MIR-1 et MIR-2 l'équipe de chercheurs a une image nette des destructions sur l'épave du I-52. Les frontières du champ des épaves ont été établies et les fragments ou débris divers ont tous été identifiés. Il est décidé de faire encore six doubles plongées afin d'examiner en détail le sous-marin et la zone des épaves dont la plus grande se trouve au nord-est du polygone. Pendant deux semaines, jusqu'au 3 décembre, les MIR-1 et MIR-2 font six plongées chacun. Chaque plongée commence tôt le matin et se termine la nuit venue. La durée moyenne des travaux sous l'eau est de 15 heures. La question qui hante alors les esprits se rapporte bien entendu à la fameuse cargaison d'or. Les spécialistes examinent méticuleusement les photographies et les

bandes vidéos mais aucune trace du métal précieux n'est décelée. Les espoirs de trouver les lingots parmi les débris aux alentours de l'épave disparaissent. Les deux sous-marins d'exploration examinent méthodiquement mètre par mètre la zone autour du I-52. La partie nord-est, couverte de fragments de différentes tailles, a particulièrement retenu l'attention car c'est là qu'ont été trouvés et remontés à la surface de nombreux lingots de métal argenté et de caisses rectangulaires. Mais la joie est de courte durée car ces lingots sont rapidement identifiés : il s'agit d'étain pur. Les conteneurs rectangulaires ont quant à eux probablement contenu de l'opium. Après chaque plongée sont remontés sur l'Académicien Mstislav Keldych des échantillons de lingots, des morceaux de cuivre, des tuyauteries, des fragments de tôle et même des morceaux de chaussures. Ces pièces qui feront, ultérieurement, l'objet d'exposition dans des musées sont photographiées, étiquetées et emballées dans des conteneurs. Malgré la valeur historique de toutes ces pièces remontées à la surface, la déception est grande pour les organisateurs de l'expédition. Le sous-marin du Mikado ne veut pas rendre son trésor. Il est probable que les 2,2 tonnes d'or reposent dans des caisses à l'intérieur de la coque épaisse du I-52. Il est peu probable que l'or ait été placé lors du chargement avec l'étain, le molybdène et le fer. Occupant un volume faible, 1,5 sur 2,5 mètres à peu près, l'or a dû être mis près des cabines du commandant ou de l'officier en second. Il y a beaucoup de chances que les lingots se trouvent dans la partie de la coque épaisse intacte située au niveau du kiosque. Le seul moyen de remonter le trésor qui sommeille bien à l'abri dans les entrailles du I-52 serait de renflouer l'épave. Un projet incroyable auquel pensent très sérieusement les commanditaires de cette première expédition qui envisagent déjà la seconde. Coût prévu de cette future opération : 7 000 000 de dollars ! ■

Les sous-marins d'exploration russes MIR-1 et MIR-2 sont employés dans la plupart des grandes opérations de recherches à grande profondeur, comme ce fut le cas pour le Titanic.