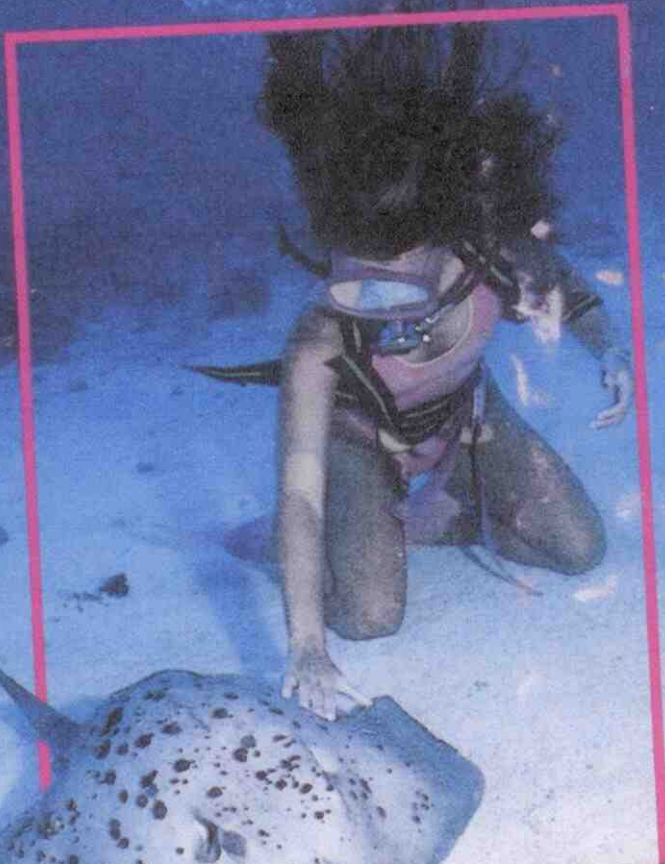


Subaquata

SEPT.-OCT. 88

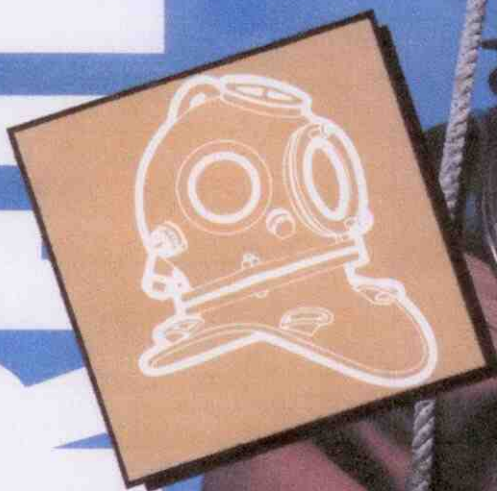


N°

100

Issue: 8 FS
M2741


PRO



Chef du Centre de plongée ISA, Marcel Collon a découvert l'aventure des scaphandriers à casque dans un livre de prix à l'école. Ma lecture terminée, je n'eus qu'un seul rêve, écrit-il, devenir moi aussi scaphandrier.

Mais l'époque voulait que ce soit en «homme grenouille» que je découvre la plongée. Mon rêve restait en partie insatisfait. Je menais une carrière de plongeur et les années passèrent.

Après maints efforts, je réussis à réunir l'équipement des vieux «pieds lourds» et fis découvrir aux néophytes intéressés ces sensations d'une autre époque.

La réaction des «anciens» ne se fit pas attendre.

De toute la France je reçus des courriers sympathiques.

Mais parmi ceux-là un fut vraiment enthousiaste: je le résume par ces mots «Bravo les gars! J'arrive». C'était le message de Luciano Ambrogini qui nous fit, à partir de ce moment, largement profiter de sa longue expérience. C'est sa vie fertile en événements qu'il va ici vous raconter.

Marcel Collon: Luciano, comment es-tu venu à la plongée?

Luciano Ambrogini: J'admirais depuis longtemps un ami de mon père, scaphandrier du Port de Commerce de notre ville de La Spezia. C'est en 1938, alors que j'étais âgé de seize ans, qu'il me proposa ma première expérience de plongée.

Ce fut pour moi, sans le savoir, un moment qui allait décider de mon avenir.

Il m'équipa et aussitôt, le poids du scaphandre me surprit c'était vraiment lourd.

Je descendis vers l'eau et perdis la surface, le poids du scaphandre disparut. Je pensais plutôt à regarder autour de moi, un monde si différent.

Cette première expérience se fit par un fond de trois à quatre mètres. Par la suite, je continuais de travailler en temps, effectuant une douzaine de plongées avec ce même ami. Il faut te dire que passant une grande partie de mes loisirs à la plage à regarder avec une bande d'amis, l'air était pour moi un élément tout à fait naturel. Ces plongées, je les effectuais sur un fond de cinq à six mètres, et glanais par-ci par-là des moules, sur les épaves de péniches en bois.

1948



Luciano en 1948

1988



Luciano en 1988

M.C.: Puis, tu fus appelé pour le Service Militaire?

L.A.: Oui, toute la bande de la plage, une quinzaine d'amis, nous nous sommes retrouvés en file devant le service médical de la Marine, à La Spezia. Etant placé en tête de liste alphabétique, je me trouvais le premier de la file. L'ensemble de mes camarades de plage était derrière. Après la visite médicale, on nous indiqua notre future activité militaire. «Canonnière!» me lança un officier. Pourquoi canonnière? demandais-je, je veux être «scaphandrier»!

L'officier demanda au médecin si je répondais aux exigences médicales. Il ne fit aucune objection, et je me trouvais apte à entrer à l'Ecole des Scaphandriers de La Spezia. Mon choix fit «boule de neige»; l'ensemble de mes amis de plage pensant que j'avais trouvé la bonne combine, demanda la même spécialité. Voilà comment, en cette année 1942, sur les soixante-dix élèves de l'Ecole des Scaphandriers de La Spezia, quinze étaient des copains de cette même ville; imaginez l'ambiance!

M.C.: Raconte-nous la vie dans cette école.

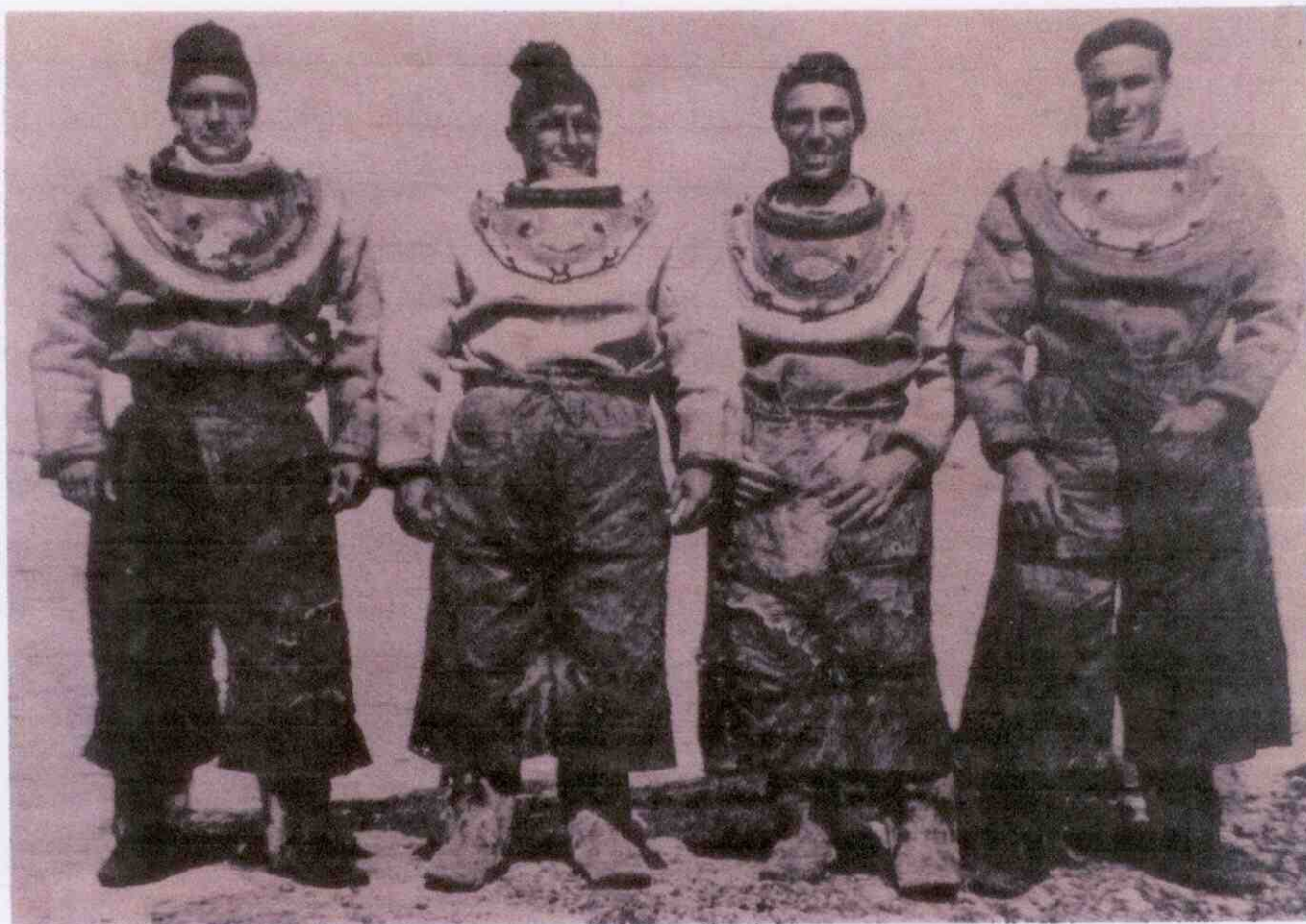
L.A.: Le cours a commencé par des notions théoriques, physiques puis de matériel. Enfin, après quelques jours, nous partîmes en bateau pour le grand moment. Nous avons embarqué sur des chaloupes, quinze élèves plongeurs, deux instructeurs. On m'équipa et je marchais vers l'échelle. On me fit signe stop: je fus bientôt déséquipé; pas de plongée pour nous ce jour là. Le même scénario se répéta le lendemain; les instructeurs comptaient éliminer une dernière fois avant la plongée, les plus réticents d'entre nous, mais aucun abandon ne se manifesta. Enfin, je retrouvais ce milieu que j'avais tant désiré.

Pour mes copains, ce fut un premier contact, pour moi, ce furent d'agréables retrouvailles. Chacun à notre

LES MEMOIRES D'UN PIED LOURD

40

**ANS DE
SOUVENIRS**



Luciano et son équipe de «Scaphes» à Benghazi (Libye) en 1949

tour, nous pompions l'air pour le camarade en plongée. La journée finie, nous rentrions au Port. Ah! j'oubliais, les chaloupes n'avaient pas de moteur; nous nous déplaçons à l'aviron, et le soir, pour le retour, c'était la course... De bonnes journées, n'est-ce-pas? Pendant un mois environ, nous avons effectué des plongées à moins trois, moins six, puis moins dix mètres, toujours pas de défécation.

Le mois qui suivit nous fîmes des plongées à moins quinze et moins vingt mètres. Bientôt les moins trente mètres furent à notre portée. On nous fit faire une série de reconnaissances sur un morceau d'épave de sous-marin.

Un des élèves fut victime d'un incident lors de ces plongées: une «remontée en ballon» de moins vingt mètres. Nous l'avons redescendu. Nous lui avons fait faire quelques minutes de paliers et à sa sortie il ne présentait aucun trouble. Nous en fîmes quittes pour l'émotion.

Ces plongées durèrent environ deux mois, pendant lesquels nous devons faire des rapports sur cette

épave et apprenions notre travail. Nos communications avec la surface se faisaient par guide; le téléphone serait pour plus tard.

Tous les lundis, nous partions à l'Arsenal pour apprendre à travailler sous l'eau. Faire des «tampons», mettre en place des «panneaux», prendre la forme d'une pale d'hélice en prenant l'empreinte avec du plomb, faire du découpage, de la soudure, etc., était notre lot quotidien. Sans compter les compétitions d'avirons tous les soirs pour le retour vers l'Ecole (distance trois milles).

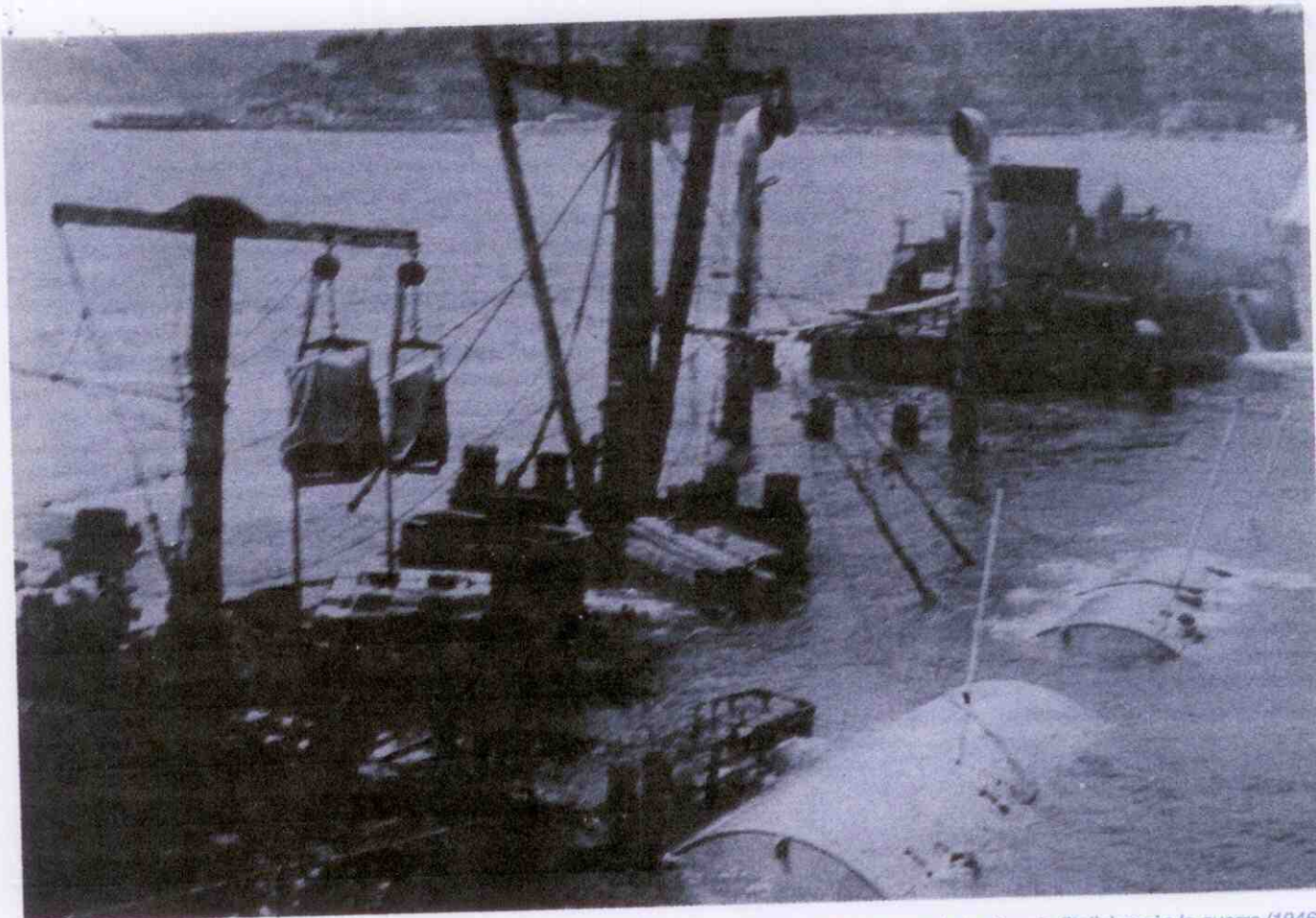
Ma chaloupe était si lourde que nous l'avions surnommée «Le Porte-Avirons». Une autre, par contre, rentrait toujours la première à la grande fierté de son équipage, et au dépit des autres, jusqu'au jour où ils arrivèrent bon dernier après avoir pourtant tiré sur leurs avirons comme des diables. Le «pot-aux-roses» fut vite découvert: un des scaphandriers avait, à leur insu, cloué un bidon à la quille de leur chaloupe. Ce n'est que lorsque nous partions au large qu'un petit remorqueur nous aidait. Les autres jours, le program-

me était invariablement: aviron matin, pompe dans la journée, et aviron le soir. Le meilleur moment était encore celui pendant lequel nous étions seuls au fond.

Pendant les mois qui suivirent nous allions tous les jours à moins trente mètres. Le cours de scaphandrier durait six mois.

Les instructeurs que nous avions étaient les fameux hommes Comte Borghèse (qui participait aux opérations à Malte, Gibraltar etc.). Il nous apprit également à utiliser les appareils à oxygène type Davis (O₂ en circuit fermé) «grenouille»; ces plongées étaient des exercices d'orientation. Nous plongeons à une profondeur d'environ vingt mètres. Là, pour la première fois, d'entre nous refusèrent de descendre, ils étaient peut-être trop fatigués ou craignaient ces nouveautés.

Pour clore le cours, une épreuve de plongée à cinquante mètres fut organisée. Deux pompes furent retenues pour alimenter l'homme au fond, manœuvrées par huit plongeurs. L'eau était claire et le fond sableux. Cette dernière épreuve



Epaves dans le port de La Spezia (Italie) après la guerre (1946)

fut pour nous qu'une formalité. A la sortie du cours, tous les amis de La Spezia furent reçus, puis affectés dans les ports de l'Italie ou à bord des navires.

M.C.: L'Italie était en guerre, Luciano. Où as-tu été affecté?

L.A.: J'ai embarqué sur le «Teseo» un remorqueur de haute mer, avec cent dix hommes à bord, dont huit scaphandriers. Ce remorqueur avait été racheté au Japon. Sa mission était l'assistance et le sauvetage des bâtiments en difficulté ou coulés.

Ma première mission fut, en mer Adriatique, le remorquage d'un destroyer italien qui avait perdu son arrière à la suite d'un bombardement anglais. Nous l'avons remorqué à Tarente sans aucun problème.

Ma première plongée opérationnelle eut lieu en Grèce, lorsque nous avons installé sur un cargo bombardé deux tampons. Ces opérations pour renflouage durèrent environ un mois.

Ensuite, nous sommes rentrés à Venise pour un grand carénage. L'équipage y fut mis au repos. Trois

remorqueurs se partageaient ce genre de missions.

M.C.: Mais alors, ton naufrage, c'était quand?

L.A.: Justement, j'y arrivai! Mai 1943: nous sortons du Port de Trapani en Sicile, avec pour mission le remorquage du destroyer le «Grecalle» mouillé devant le port, en avarie de machine. Destination les chantiers de «Castellammare» près de Naples. Il est seize heures. Alerte aérienne. Ça se met à tonner dans tous les coins. On se prend une bombe en plein sur les machines et deux autres dans les soutes à mazout. C'est l'enfer. Dans le feu qui envahit tout, l'ordre d'évacuer est donné. Autour de moi, beaucoup sont morts. D'autres tombent à l'eau et hurlent dans la mer embrasée.

De l'arrière où j'étais occupé au remorquage, je saute à l'eau, et m'aperçois en nageant que je suis blessé au genou gauche. Je me trouve alors près de deux gars accrochés à une pièce de bois: ils ne savent pas nager et me supplient de les aider. Je trouve une bouée couronne et nous nous y agrippons

tous les trois. Commençant à nager, nous comprenons qu'il est tout à fait vain d'attendre les secours: le port n'est plus qu'un brasier; partout les bâtiments du convoi en instance de départ brûlent. Le «Teseo» a sombré en une demi-heure environ, et le «Grecalle» pas beaucoup plus tard. Sur les cent dix hommes du «Teseo» il y eut vingt cinq morts. Il me faudra douze heures d'efforts pour enfin nous échouer, épuisés sur une plage. Mes deux compagnons m'abandonnent alors. Ma blessure m'empêche de marcher. Les heures passent.

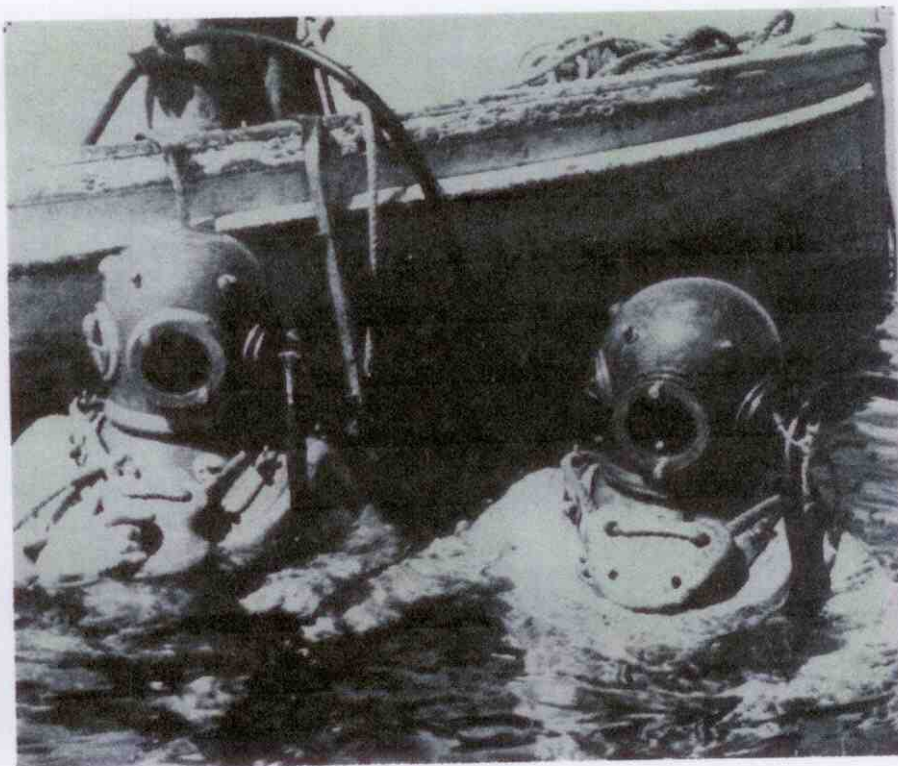
M.C.: Alors Luciano, c'est une sirène aux yeux bleus qui est venue te sauver?

L.A.: Les yeux bleus je ne me rappelle pas, mais la sirène pas exactement!

C'est un copain scaphandrier de La Spezia, venu avec des amis ramasser du poisson tué par le bombardement de l'après-midi qui me découvrit sur la plage.

Arrivé à l'hôpital, je me suis aperçu que j'avais déjà été porté disparu.

C'est dans ce naufrage que l'en-



Pour les «scaphes» danger n° 1: les explosions parfois tragiquement imprévues.

semble de mes documents de plongée a disparu.

A l'hôpital «Torre Bianca» de Trapani, je suis resté un mois et demi. Notre passe-temps favori était de nous mettre aux fenêtres, lors des bombardements de l'aérodrome situé en contrebas. Ils arrivaient tous les jours sur le coup des onze heures. Cette alerte aérienne était supposée nous imposer une descente vers les abris. Mais nous prétextions nos blessures pour nous déclarer intransportables afin de jouir de ce «beau spectacle»...

M.C.: Tu as eu beaucoup de chance Luciano cette fois! Mais ces émotions n'ont pas dû être les dernières.

L.A.: J'ai eu droit à quelque répit. Après un mois de permission de convalescence, je rentrais en Italie continentale, chez moi.

A la fin de cette détente, la Marine m'affecta aux renforcements de la digue du port de La Spezia. J'étais à la maison. Cela aurait dû être agréable si tous les jours nous n'étions pas bombardés et cela jusqu'en septembre 1943.

Vint la fin de la guerre pour l'Italie. Mon employeur, une société militarisée, me garda comme employé civil. Le travail ne manquait pas, le port était encombré de nombreux bâtiments sabordés ou coulés sur des fonds allant de moins dix à moins vingt mètres.

En deux mois, nous avons sorti

deux remorqueurs, une bigue, un cargo, et un destroyer. Le matériel manquait, il fallait faire vite.

M.C.: Les Allemands étaient toujours là; quelles étaient vos relations avec eux?

L.A.: Pour ma part, un jour que je rendais visite à ma sœur qui demeurait à Milan, je fus ramassé dans une rafle et envoyé dans un stalag en Allemagne près de Dresde. J'étais employé dans une usine et j'ai fait la connaissance d'autres Italiens désireux de s'évader. Nous profitâmes d'un bombardement de l'usine pour nous enfuir. Nous dormions le jour et marchions la nuit. Pour le retour, nous sommes passés par la Yougoslavie, avec beaucoup d'aventures en cours de route, mais cela est une autre histoire. Nous avons réussi. Quand nous sommes arrivés, Mussolini était mort et les maquis avaient libéré une bonne partie du pays.

Les Américains étaient déjà partout. J'obtins un sauf-conduit du maquis et enfin j'arrivais chez ma sœur. Elle ne me reconnut pas, tellement j'étais amaigri...

M.C.: Donc, Luciano, te voilà libéré des contraintes militaires!

L.A.: Pas du tout! De retour à La Spezia, la Marine me rappela pour récupérer les mines laissées par les Allemands. Quel boulot! Il y en avait de toutes sortes, et la prudence était de rigueur. Malgré cela, douze

d'entre nous y laissèrent leur peau: un scaphandrier était remonté après avoir placé des petites charges sur le détonateur pour le noyer (des charges très faibles 50 g environ). Après avoir fait sauter la charge, le «scaphe» redescendit pour élinguer la mine afin de la remonter. A peine avait-il rejoint ses compagnons sur le chaland que la mine explosa, tuant douze hommes dont le scaphe. Une autre fois, ce fut mon tour. Nous faisons sauter une mine. Nous nous sommes écartés de 2 000 mètres environ, et après avoir rappelé en surface l'ensemble des scaphes travaillant dans la zone dangereuse, nous fîmes sauter cette mine. A environ 200 mètres de nous un immense geyser jaillit en même temps que celui prévu à 2 000 mètres. Une seconde mine avait sauté par «sympathie» avec la première. Il s'en était fallu de peu que notre chaland ne fut ancré dessus. Cinquante deux mines furent ainsi neutralisées. Notre méthode de recherche était très simple: deux chaloupes manœuvrées à l'aviron étaient reliées par un câble qu'elles remorquaient au fond. Dès qu'une croche était ressentie, un scaphe descendait identifier épave, roche ou le plus souvent mine.

Ensuite un «L.C.T.» passait dans la zone supposée déminée à toute vitesse, pour vérifier si celle-ci était claire. Un jour, il a sauté et eu

l'avant emporté par l'explosion. Il alla s'échouer à terre.

M.C.: Es-tu resté longtemps à accomplir cette tâche pleine de risques?

L.A.: Jusqu'en 1946 où je quittais la Marine à la fin de ma période de rappel. J'ai trouvé du travail dans une compagnie privée de La Spezia, la Cie Le Grazy, qui m'employa au renflouement d'un cargo de 15 000 tonnes l'Achile Lauro, coulé par les Allemands, pour obstruer l'entrée du port. Il avait une brèche de 30 mètres. Il nous a fallu le couper en deux au niveau des machines. Les deux parties furent remorquées vers l'Arsenal pour être ressoudées. Ce chantier était très pénible. Nous avons rencontré une rude résistance à la coupe et la consommation fut énorme en oxygène pour le découpage. D'autre part, l'hydrogène que nous employions à l'époque créait des petites bulles dans la vase, et cela pétaradait sans cesse, nous faisant craindre en permanence une explosion. Finalement, quand les trous dans les fonds de cale furent percés, la vase envahit ces derniers. Il fallut mettre en place une suceuse; au total, quatre mois de travail furent nécessaires à huit scaphes. En 1948, je partis pour l'Afrique où je restais six ans. En Libye à Benghazi, je travaillais pour la société San Giorgio, sur le chantier de l'épave du cargo de 10 000 tonnes «Apuania» construit à La Spezia. Ce dernier fut coulé pendant son premier voyage. Il transportait du matériel de guerre allemand: camions, bombes, etc. et du matériel de guerre italien, ainsi que chianti, vermouth, anisette, etc.

Mon travail consistait à mettre de la gomme pour découper les toles afin de dégager les bombes prises dans les concrétions. Un jour, une première charge ne décolla pas suffisamment les bombes, je mis une charge plus forte. Le résultat dépasse et de loin mes espérances. Sans un remorqueur qui passa providentiellement entre nous et l'épave, je ne serais pas là pour te le raconter.

Tout a sauté. Pendant dix jours, l'eau fut noire jusqu'à un mille au large; nous n'avons pas pu plonger. Nous étions à l'époque vingt scaphes sur les chantiers de Benghazi. Notre exploit nous mit tous les vingt au repos forcé. Quand, une dizaine de jours après, je redescendis, je trouvais vingt deux mètres... au lieu des quinze précédents.

Une autre fois, nous devions découper par tranches un cargo coulé le long d'un quai. Il devait suffire

alors d'élinguer la partie découpée pour la hisser à terre à l'aide d'une bigue. Notre coupe terminée, nous appelons le ponton-bigue, passons nos élingues et commençons la levée. Les élingues se tendent, et, à notre grand étonnement, rien ne vient. On stoppe. Le personnel du chantier, mais surtout l'ingénieur, regarde les scaphes de travers pensant que notre travail avait été mal fait. Nous confirmons «la coupe est faite». Personne ne comprend. On s'interroge. Le morceau serait-il plus lourd que prévu? Non, cela est impensable, la bigue est capable de lever plus que ce morceau. Néanmoins, on allège la tranche en jetant par-dessus bord tout ce qui fait du poids.

Deuxième tentative, idem, le morceau ne bouge pas. L'ingénieur descend alors pour contrôler la coupe, il remonte et annonce «la coupe est bonne et nette». Troisième tentative, la bigue force, commence à s'enfoncer, on stoppe. Je redescends avec l'ingénieur pour vérifier l'ensemble du morceau. Entre la coque et le quai, j'aperçois une murène qui disparaît dans un trou, je me penche pour localiser son repaire le long des chaînes d'élingue, là, d'un coup je comprends: nos chaînes passent à l'intérieur de deux renforts de quai: on pouvait toujours forcer, la tranche ne serait pas venue sans... le quai! Durée de cet exploit: trois jours.

1954, la Cie San Giorgio rentre en Italie. Je reste à Benghazi pour une société locale et travaille sur un chantier d'un super-destroyer anglais coulé hors du port, pour la récupération de non ferreux.

1955 - départ pour la Tunisie, employé par la Sté Micopery à Sfax, où je travaille au large sur les épaves de deux bâtiments de guerre qui se sont mutuellement coulés, un anglais, le «Mohawk» et un italien «Luca Tarigo». Ils étaient percés de toutes parts, un trou tous les cinquante centimètres.

La profondeur était d'environ vingt mètres, et ils étaient à cinq cent mètres l'un de l'autre.

1976 - je quitte l'Afrique et rentre à La Spezia. J'y rencontrai un ami qui m'informa des nombreux chantiers en France, et plus particulièrement sur les plages du débarquement, en Normandie. Il travaillait pour Van Loo (Sté belge) qui employait beaucoup d'italiens. J'ai travaillé trois ans pour cette Sté, et puis pour la Sté d'Isigny (Équipement Siebe et Gorman). On travaillait sur le découpage d'un «L.C.T.», puis sur un destroyer anglais le

LES MEMOIRES D'UN PIED LOURD

40

**ANS DE
SOUVENIRS**

«Meredict» près d'Arromanches; nous avons récupéré le non ferreux, ainsi que les canons, obus, etc.

M.C.: La visibilité dans ces eaux et la température ont dû te changer, sans compter le courant?

L.A.: Le courant oui, mais nous ne pouvions plonger que pendant quelques heures aux environs des étales. Pour la visibilité, cela ne changeait pas beaucoup de la vase de nos ports, même certaines fois la visibilité était meilleure en Normandie. Quant à la température, on mettait de gros lainages. Mais je crois que ce qui nous gêna le plus en Normandie c'était la météo. Nous ne pouvions plonger qu'à partir du printemps et pendant l'été. Cela était vraiment trop court. Les hivers étaient longs et bien durs.

M.C.: C'est dans une de ces périodes de repos forcé que tu as travaillé sur le «Lucie Antonin»?

L.A.: Non! en été 1961. On récupérait les obus dans les soutes. Un scaphe s'était tué sur cette épave en découpant. Un jour, on travaillait à cette récupération en empilant les obus dans un panier pour le remonter. Le panier plein, environ 1 tonne, le scaphe remontait, puis hissait le panier à bord de notre

chalutier remorqueur. Que s'est-il passé? On pense que le panier a dû accrocher les tôles en remontant et basculer. Toujours est-il que ce fut une immense explosion. Notre remorqueur a touché le fond, il devait y avoir environ cinq mètres. Je suis tombé par dessus bord, et ai pris un éclat d'obus dans le dos, juste au-dessus de la fesse droite. Les copains m'agrippèrent et me hissèrent à bord. Le remorqueur-chalutier resta à flot, le moteur tournait toujours. Après quelques instants, j'ai perdu connaissance. Quand je suis revenu, mes amis ramassaient les blessés et les naufragés. Il faut dire que notre pavillon rouge hissé, beaucoup d'embarcations restaient à pêcher dans la zone, des plaisanciers pour la plupart. Beaucoup chavirèrent. Il y eut aussi un blessé grave. Heureusement, un autre bateau de travaux sous-marin passait au même moment et vint nous assister dans le sauvetage.

Après cet accident, notre société a cessé son activité.

Pour ma part, cela me valut un mois et demi d'hôpital.

1962 - je suis parti parti pour les Canaries, travailler pour le pétrole.

Je faisais des trous au marteau-piqueur par trente mètres de fond et de nuit en plus. Cela a duré un an et sur cette année, au moins six mois de nuit. C'était très dur.

1963 - je reviens en Normandie. Il faut dire que j'y avais des attaches (M^{me} Ambrogini et le petit Yann). Là j'ai travaillé sur des épaves à Arromanches, Ste-Marie-du-Pont, Ouistreham, en particulier un cuirassé français le «Courbet» à Ouistreham. Puis sur un américains; je ne me rappelle pas le nom, et un anglais aussi.

1975 - je pars à Boulogne-sur-Mer pour sortir une épave qui gênait la navigation au Cap Gris Nez, et je reste pour renforcer la digue à Boulogne avec deux cent blocs de soixante dix tonnes chacun.

Puis vint 1982, année de la retraite où je me suis ancré en Normandie avec ma famille, et j'ai posé mon casque près de la cheminée.

1987 - C'est avec joie que je participe régulièrement à la réutilisation du scaphandre à casque, non pas pour le travail mais pour le plaisir - pour votre plaisir - afin de faire vivre à un grand nombre de plongeurs autonomes ce qu'est le métier de scaphandrier.



Spécialiste des îles et de la plongée, BLUE LAGOON vous propose aujourd'hui des voyages exceptionnels à des prix défiant toute concurrence...

BLUE LAGOON VOYAGES

130, rue du Faubourg Poissonnière,
75010 PARIS. Tél. (1) 42.82.95.40

Documentation sur demande

MER ROUGE - HURGADHA

Avec Rudi Kneip 9 jours en pension complète avec 2 plongées par jour **6 500 F**

CARAIBES - SABA

8 jours en demi-pension avec 2 plongées par jour à partir de **8 600 F**

MALDIVES - LANKANFINOLHU

10 jours en pension complète avec 2 plongées par jour à partir de **10 100 F**

MALDIVES - Croisière ok Maldives

Avec Jacques Gambart 14 jours en pension complète avec 2 plongées par jour à partir de **15 000 F**

POLYNESIE - RANGIROA

Avec Yves et Brigitte 15 jours en pension complète avec forfait 15 plongées à partir de **16 900 F**

THAILANDE

Croisière au départ de Phuket

Catamaran en pension complète 14 jours à partir de **13 000 F**