

## Du respect pour l'estime

De 1940 à 1944 des liaisons maritimes secrètes furent entretenues entre la côte sud de l'Angleterre et la Bretagne, pour recueillir de l'information et alimenter les résistants en matériels, armes et argent. Outre de très grands dangers de nature strictement militaire, les héros de ces liaisons réalisèrent des prouesses de navigation.

Au début de l'occupation, les marins-pêcheurs bretons pouvaient continuer de gagner leur vie comme par le passé ; les bateaux de pêche bretons avaient le droit de naviguer le long des côtes. Les liaisons furent donc assurées par des sardiniers, thoniers, chalutiers, etc. français, dont certains étaient des voiliers. Puis l'occupant devint moins compréhensif ; les bateaux de pêche furent alors remplacés par des bateaux à moteur anglais, capables de traverser la Manche et de revenir en une nuit. Ce fut d'abord une petite vedette de service de la RAF, mesurant 12m de long et pourvue d'un petit moteur la propulsant à 15 nd seulement ; ensuite vinrent les « MGB » (Motor Gun Boat) de plus de 30 m, équipés (pour certains) de 4 moteurs Packard de 1500 ch chacun. Ils dépassaient 30 nd dans la mer hachée qu'on connaît trop souvent en Manche ; les équipages disaient « le bateau est le plus souvent debout sur son tableau-arrière ». Il fallait aussi couper 3 des 4 moteurs, et réduire le bruit du dernier, pour approcher la côte bretonne sous le nez des sentinelles (dont on voyait la cigarette briller dans la nuit).

C'était une fantastique prouesse de navigation à l'estime : traverser la Manche par nuit noire et atterrir à 100 m près dans un amas de récifs (Aber Benoît, île Losquet) dont les instructions nautiques recommandent la fréquentation prudente, de jour seulement et accompagné d'un pilote local. Arriver à vitesse réduite (pas plus de 10 nd), atteindre la terre avec des canots à rames, déposer des quintaux de matériels fragiles, embarquer des personnes recherchées avec leurs familles et repartir sans éveiller les soupçons. Évidemment, tous les feux étaient éteints le long de la côte française ; ils pouvaient briller à mi-puissance pendant quelques minutes, mais cela signifiait qu'un convoi ennemi longeait la côte, hérissé de veilleurs attentifs. Dans cette région, le marnage peut dépasser 13 m, et les courants de marée peuvent dépasser 5 nd.

Le champion de la navigation était David Birkin (père de la chanteuse/actrice Jane Birkin), qui avait appris la navigation pour la circonstance : souffrant de sérieux problèmes de santé, il avait été totalement réformé. N'ayant jamais réussi à maîtriser son mal de mer, il embarquait avec un seau, une serpillière et, n'ayant plus rien à perdre, une ample provision du tabac à pipe le plus puant du marché. Il pouvait passer 24 heures en mer sans jamais monter sur le pont. Pour calculer la position et la route, il disposait d'un abaque donnant la vitesse en fonction du nombre de tours du moteur, d'un loch, d'un sondeur et d'une table des marées et des courants. Il préparait sa navigation avant le départ, traçait des graphiques et pouvait dire au barreur (par un tube acoustique qui admettait l'eau de mer sur sa table à cartes) « dans 45 secondes tu verras une tourelle de maçonnerie droit devant, il faudra immédiatement tourner à angle droit vers babord ».

Beaucoup plus tard Birkin put utiliser QH, système de radio-navigation dérivé du GEE des aviateurs. Cela se composait de 3 émetteurs synchronisés avec des antennes distantes. En mesurant l'intervalle de temps entre les arrivées des 3 signaux (qui voyagent à la vitesse de la lumière, soit trois cent mille kilomètres par seconde) le récepteur peut déterminer sa position. Il est intéressant de noter que les appareils ont fait d'énormes progrès matériels, mais que le principe mathématique subsiste de nos jours. Les avions qui approchent l'aéroport de Nice sont placés dans l'axe de la piste par le système ILS, qui comporte 2 émetteurs. Notre miraculeux système GPS est analogue, sauf que les émetteurs sont des satellites qui bougent ; il faut en capter 3 pour avoir un point en surface, 4 pour avoir l'altitude en plus.

Il y eut des liaisons analogues en Méditerranée, entre l'Algérie et plusieurs destinations en France, dont le cap Taillat et le Cros de Cagnes (le phare de La Garoupe était éteint, bien sûr). Elles furent principalement établies par des réfugiés polonais, mais le célèbre sous-marin français Casabianca y joua aussi un rôle héroïque. Les polonais purent utiliser des PT (Patrouilleur-Torpilleur) américains, imités des chasseurs de sous-marins italiens ; longs de 18 m seulement, ils atteignaient 47 nd sur mer plate avec seulement 2 moteurs de 500 ch, mais leur autonomie était faible.

Avec tous ces bateaux ultra-puissants, s'arrêter une demi-heure en pleine mer pour déboucher une canalisation de carburant ou de lubrifiant n'était pas un évènement inhabituel. Ça rend modeste ...