

## PHILIPPE DE GUILLEBON

---

**Philippe de Guillebon** est né au Havre en 1934.

Entre 1959 et 1962, il se forme au métier d'officier de marine au sein de l'école navale et du croiseur-école *Jeanne d'Arc*.

Après avoir réalisé un tour du monde sur l'Aviso-escorteur *Amiral Charner* de 1962 à 1965, il débute sa carrière à bord du sous-marin *Venus* (sous-marin de type *Daphné* lancé en 1964 à Cherbourg) comme officier transmetteur puis évolue vers le poste d'officier "armes et détection sous-marines".



© Sylvain Guichard – La Cité de la Mer

En 1967, il intègre le Groupe des Bathyscaphes, basé à l'Arsenal de Toulon et dirigé par le commandant Georges Houot. Il est officier en second et pilote de l'*Archimède*.

Il participe la même année, de mai à juillet, à une mission scientifique dans la fosse du Japon. Le but est d'étudier la géologie du terrain et la présence d'une éventuelle faune sous-marine. Lors d'une plongée profonde, il atteint les 7 190 m à bord de l'*Archimède*.

*Le pilotage en soi n'était pas très difficile mais il demandait du doigté et de l'expérience. Or, après quelques répétitions en surface, le pilote débutant était lâché après seulement une plongée en double. Ce n'était pas beaucoup !*

En 1968, Philippe de Guillebon participe à la campagne REMINER pour localiser l'épave du sous-marin français le *Minerve* qui a sombré au large du Cap Sicié (sud de la France) le 27 janvier 1968 et fait 52 morts.

La zone du naufrage a été délimitée par un navire hydrographique mais la Marine Nationale a besoin de l'*Archimède* pour localiser précisément l'épave. Le bathyscaphe vient, en effet, d'être équipé d'un sonar Straza qui lui permet de repérer les obstacles dans un rayon de 1 000 mètres.

A partir du mois de septembre 1968, l'*Archimède* effectue 18 plongées sur zone, hélas sans succès.

Lors de la campagne REMINER, alors que Philippe de Guillebon et ses collègues plongent à 2 200 mètres de fond, ils aperçoivent une grosse boule noire : *Une mine droit devant !*

<sup>1</sup> Interview réalisée par l'équipe de La Cité de la Mer le 21 juin 2001

Philippe de Guillebon bat en arrière. Des secondes interminables s'écoulent car l'*Archimède* a une grande inertie du fait de ses 200 tonnes de masse.

Philippe de Guillebon voit alors s'approcher cette mine avec ses cornes qu'il ne faut briser à aucun prix au risque de provoquer son explosion. Quand l'*Archimède* s'arrête enfin, une de ces cornes est à moins de 3 centimètres du hublot. Philippe de Guillebon prend une photo, pousse un grand *Ouf!* de soulagement et continue de battre en arrière.

© Ifremer / Marine Nationale



Le bathyscaphe *Archimède*

Quelques mois plus tard, au cours d'une plongée de l'été 1968, Philippe de Guillebon et Gérard Cordier (ingénieur mécanicien pour le Groupe des Bathyscaphes), vont frôler la catastrophe. Alors qu'ils recherchent une torpille d'exercice perdue dans la baie de Saint-Tropez, ils

percutent un câble auquel est relié une cible sous-marine. Sous le choc, les défenses de l'*Archimède* sont enfoncées, mais heureusement, le câble ne reste pas accroché. Si cela était arrivé, il aurait été impossible au bathyscaphe de se dégager.

En 1969, Philippe de Guillebon participe à la campagne *Açores 69*. Les objectifs de cette campagne sont d'observer, mesurer et prélever la faune et la flore sous-marine riche et dense vivant à proximité de l'archipel des Açores.

Il effectue des plongées jusqu'à 2 970 m en compagnie de Lucien Laubier, Jean Jarry ou encore du Professeur Jean-Marie Pérès (Président du comité de direction du bathyscaphe).

En 1970, c'est en tant que pilote de l'*Archimède* qu'il inspecte, de façon détaillée, les débris du sous-marin de type Daphné, l'*Eurydice*, qui a sombré corps et biens à 1 000 mètres de profondeur au sud de la presqu'île de Saint-Tropez le 4 mars 1970. Les 15 plongées effectuées par le bathyscaphe permettent aux ingénieurs de l'Arsenal et à la commission d'enquête de mieux cerner les causes de l'accident.

Parallèlement à ses différentes missions d'intervention sous-marine, Philippe de Guillebon prépare à l'ENSTA<sup>2</sup> le diplôme d'ingénieur océanographe. Son projet de fin d'études concerne le sous-marin 6 000 mètres du CNEXO, le futur *Nautilus* de l'Ifremer.

En 1973-1974, il participe à la campagne franco-américaine, FAMOUS (French American Mid Undersea Survey). Cette campagne franco-américaine qui s'est déroulée en août 1973 puis de juillet à septembre 1974 au large des Açores a pour objectif de cartographier une partie de la dorsale médio-atlantique dans laquelle se met en place la nouvelle croûte océanique et d'étudier la géologie et la géophysique de ces fonds sous-marins.



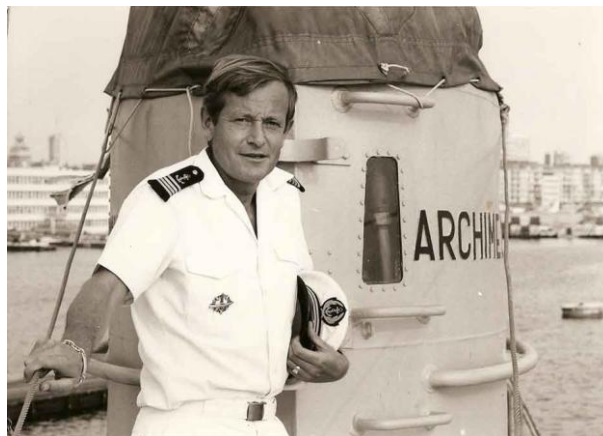
© Ifremer / Marine Nationale

Les participants français lors de la 2<sup>ème</sup> phase de la campagne FAMOUS (Philippe de Guillebon se trouve au dernier rang, en rouge, le 2<sup>ème</sup> en partant de la gauche)

<sup>2</sup> Ecole Nationale Supérieure de Techniques Avancées

Pendant cette campagne, une plongée périlleuse a particulièrement marqué Philippe de Guillebon. Alors que les scientifiques effectuaient un prélèvement de roches, l'*Archimède* s'est trouvé bloqué par 2 800 m de fond : *L'Archimède refusait absolument de bouger. Il a fallu pas moins de 4 heures pour arriver à trouver un point d'appui suffisant [...] pour bouger de quelques millimètres puis quelques centimètres, et enfin nous avons pu reprendre la plongée et la mener à son terme [...] Dans ce genre de situation, le plus inquiet n'est pas le pilote qui est très occupé par ses manœuvres, mais plutôt les deux autres occupants de la sphère qui sont plus passifs et surtout le deuxième pilote resté en surface qui, lui, se fait réellement des cheveux blancs.*<sup>3</sup>

De 1973 à 1975, Philippe de Guillebon est chef de la Commission d'Etudes Pratiques d'Océanographie (CEPOC). Cet organisme, créé par la Marine nationale, met en relation les ingénieurs de la Direction Technique des Constructions et Armes Navales et les utilisateurs (scientifiques,...) afin de concevoir de nouvelles technologies sous-marines adaptées.



© Philippe de Guillebon

Suite à cette mission, Philippe de Guillebon devient, en 1975, chef de la division des véhicules d'intervention sous la mer au sein du Gismer<sup>4</sup>.

Alors que le domaine de l'exploration sous-marine est en plein essor dans les années 1970, la conquête spatiale n'est pas en reste.

L'agence spatiale européenne (ESA) débute, en 1973, ses activités dans le domaine des vols habités avec le programme *Spacelab*, laboratoire scientifique européen embarqué à bord de la navette spatiale américaine, le *Space Shuttle*.

Le 28 mars 1977, l'ESA lance un appel à candidature auprès des agences nationales de ses Etats membres afin de sélectionner les premiers astronautes européens qui voleront à bord du *Spacelab*. Plus de 2 200 candidatures sont reçues par l'ESA. La France propose 401 dossiers.

Le 10 mai 1977, 53 candidats sont retenus dont Philippe de Guillebon. Après de nombreux tests, il figure parmi les 12 candidats finalistes. Malheureusement, seuls trois personnes sont retenues par l'ESA, les autres sont mis "en réserve" pour d'éventuelles missions futures.

De 1979 à 1981, Philippe de Guillebon est nommé commandant de l'avis *Second-maître Le Bihan*, basé à Cherbourg. Composante de la Force d'Action Navale, l'avis *Second-maître Le Bihan* a été mis en service le 11 juillet 1979. Il est spécialisé dans la lutte anti-sous-marine côtière.

En 1981, il oriente sa carrière vers la communication tout en restant dans le domaine maritime puisqu'il devient officier de relations publiques du Préfet maritime de Toulon.

Philippe de Guillebon part en retraite en 1983, et laisse libre cours à sa passion pour la voile : il effectue de nombreux voyages dont un tour du monde en solitaire et participe à 5 Transats, (courses nautiques à la voile).

<sup>3</sup> Interview réalisée par l'équipe de La Cité de la mer le 21 juin 2001

<sup>4</sup> Groupe d'Intervention Sous la Mer

Plusieurs distinctions viennent récompenser sa carrière océanographique : il est fait Chevalier de l'Ordre National du Mérite en 1977, Chevalier de l'Ordre du Mérite maritime en 1980 et Chevalier de la Légion d'Honneur en 1983.

### Pour en savoir plus

#### A lire

*L'aventure des bathyscaphes : marins, ingénieurs et savants au plus profond des mers* / Jean Jarry. - Paris : Ed. Gerfaut, 2003. - 303 p.

*Expédition "Famous" : à 3000 mètres sous l'Atlantique.* / Claude Riffaud ; Xavier Pichon (Le). - Paris : Albin Michel, 1976. - 272 p.