



UN MARIN EN AVION

(la marine et mes transports aériens)

Aéroport de la Sénia (Oranais), après un vol à bord d'un vieux DC3 "SO-30P-Bretagne" ayant appartenu à la compagnie Air-France au début des années cinquante, avant d'être racheté par l'armée durant le conflit indochinois et dont le trajet Hyères-Oran qui devait obligatoirement passer à la verticale des îles Baléares, pour cause d'un dérèglement du système de navigation, le repérage visuel des côtes espagnoles devint primordial ; malgré ce petit incident, le 5 octobre 1961 après 3 heures de vol, j'atterris sur le sol algérien. Avant de prendre le titre "*d'engagé volontaire*" dans un pays déstabilisé par la guerre, il va me falloir accomplir 28 mois comme appelé du contingent avec une solde de 24,51 francs par mois, prime de risque comprise.



Le SO-30P Bretagne (Société nationale des constructions aéronautiques du Sud-Ouest. Avion de transport civil puis militaire)



Douglas C.47 Dakota

En janvier 1963, embarqué sur le patrouilleur côtier L'Ardent (P.630), de Mers el Kébir, mon bateau est désigné pour une mission de trois mois sur les côtes Africaines de l'Ouest (Mauritanie, Sénégal, Côte d'Ivoire, Cameroun et Congo Français). Nous en profitons pour convoier les vedettes rapides P.753, 54 et 56 que la Marine Française après le cessez le feu en Algérie, « cède » à l'armée Sénégalaise. Suite à une opération de surveillance des pêches en large de la Guinée Bissau, pour raison mécanique, nous profitons d'une escale forcée de trois semaines à Pointe Noire (Congo). A cette époque la climatisation n'existait pas et la température intérieure du patrouilleur dépassait parfois les 50°, pour permettre à l'équipage de garder le moral, le "Pacha", capitaine de Corvette Canac, autorisa les marins, par bordée, d'aller se reposer à Brazzaville, capitale du pays. A cette occasion j'ai eu le "plaisir" de profiter d'un vol d'une heure trente à bord d'un Dakota de l'armée de l'air. Tous les passagers en "tenue coloniale" c'est à dire chemisette et shorts

blanc....sauf que, assis sur un banc installée dans le sens de la longueur du fuselage et cramponnés à une sangle, en plus des secousses, à 5000 mètres d'altitude il faisait 10° degrés Celsius....après 30 mn de vol, transit de froid, on grelottaient tellement que nous n'arrivions plus à parler. Sans pitié, le retour s'effectua dans les même conditions.



Douglas DC.8 du CoTAM (commandement du transport aérien militaire)

10h00, aéroport du Bourget-Paris le 15 septembre 1966, traversée aérienne pour mon premier séjour à Tahiti, affectation au mess des officiers du Tahaoné. Devant la baie vitrée des avions décollent ou atterrissent, le ballet est incessant, impressionnant. En face de moi, luisante au soleil matinal, une énorme carcasse blanche et bleue semble m'observer. Comme les yeux d'un Caméléon géant, dans le cockpit des ombres mouvantes s'entrecroisent. A mes côtés, les commentaires sont élogieux : *Magnifique cet avion ! Vol d'Est en Ouest, c'est la première fois que je vais remonter le temps ; imaginer qu'un jour une pareille merveille me transporterait si loin, c'est un rêve de gosse qui se réalise ! etc...* J'écoute et je suis mort de trouille. Les avions, ça n'a jamais été mon truc ! Je me suis engagé dans la Marine pour naviguer, pas pour jouer au cosmonaute et puis, je sais très bien nager, pour voler c'est un peu juste.....onze heures, sur mon siège j'ai les quatre sueurs, pourtant, mon dos est glacé. Chacun a trouvé sa place, discute, sourit. Ils attendent le moment du décollage avec impatience. Comment font-ils pour rester peinard ? *(le même scénario va se répéter deux fois encore: 1970-1971 affectation sur l'atoll de Mururoa, puis de 1978 à 1979 sur l'île de HAO archipel des Tuamotou, toujours dans l'océan Pacifique)*



le boeing quadriréacteur K.C 135 "stratotanker". Avion ravitailleur.

« **Tahiti** : Affecté au mess interarmes du Tahaoné, considéré comme un spécialiste de la restauration embarqué, en tout cas reconnu comme tel par les commissaires, avant chaque tir nucléaire un survol aérien sur grande étendue était effectué par un KC 135 de l'armée de l'air. Une opération "top secret" de plusieurs heures qui exigeait pour l'équipage, un ravitaillement alimentaire correct et bien réparti, une sustentation assurée par des «professionnels de la marine». Avec mon équipe, j'ai eu le "très grand honneur" de participer à ce type d'action et voilà comment, à ma plus grande joie (?) j'ai coopéré à une mission de contrôle et survolé les îles du pacifique sud autour de Mururoa : Tématangui, Vanavana, Tureia, variatea, Réao...etc.. »



1970, Bréguet deux ponts, avion de transport de matériel et passagers, aéroport de Faa'a-Tahiti

Comme j'aime bien l'avion (?), l'État-major de Centre d'Expérimentation Atomique du Pacifique Sud (*le COMSUP de Polynésie*) situé au quartier historique du Tahooné, m'expédie le 18 juillet 1970, sur l'atoll de Mururoa à bord du A.608, le BB Moselle. Au camp d'Arué (*casernes Broche aujourd'hui*), les formalités administratives étant succinctes, sans prendre le temps d'un rafraîchissement qui avec 31 degrés à l'ombre pour 95 % d'hygrométrie, aurait été le bien venu, me voilà propulsé à l'intérieur d'un Breguet B.R 761 double pont de 1954 (Ancien appareil Air France affecté au transport des passagers entre Marseille et Alger.) Alors que je tente de surmonter mon appréhension, les passagers furent priés de se porter sur l'avant de l'appareil bien groupés et d'attendre l'ordre de regagner leur place (*Pour qu'elle mystérieuse raison ?*). Une fois ma frousse évacuée et les quatre moteurs lancés, nous retournâmes nous asseoir. Un peu fébrile, j'avais hâte d'arriver et de ne plus entendre parler d'aéroplane, au moins pendant un an. Comme on dit ici : *Fa`aitoito i to oé téré!* (Courage et bon voyage !).



Hélicoptère Alouette II en observation aérienne après un tir atomique

Chaque tir nucléaire était particulièrement « ausculté » après coup, non seulement à partir des installations construites sur les atolls de Mururoa et Fangataufa, mais aussi par des dispositifs destinés à recueillir les radioéléments présents dans différentes zones sensibles aux « irradiations ». Les hélicoptères Alouette II qui à basse altitude pouvaient analyser l'air ambiant, étaient aussi chargés d'évaluer les dégâts terrestres "visible d'en haut" après une explosion aérienne (*Bombe fixée sous ballon gonflé à l'hydrogène*). Comme j'aime bien « m'envoyer en l'air » et sur demande de

l'autorité supérieure, pour assurer cette mission, équipé d'une paire de jumelle, il m'est arrivé d'assister les deux pilotes à bord de "leur engin" et de survoler le "point zéro" pour analyser le résultat d'une déflagration atomique.



Avion de ligne biréacteur SE 210 Caravelle en service entre Mururoa, Hao et Tahiti pour le transport des permissionnaires

Réticent au début et refusant le droit à des permissions accordés aux personnel militaire affecté sur l'atoll de Mururoa en dehors des périodes d'expérimentation nucléaire (*d'octobre à Avril*), c'est à dire un week-end tous les deux mois, en compagnie d'un autre marin affecté sur le BB Maurienne, j'ai profité d'un week-end de repos à Papeete. Au retour, l'effet bénéfique de cette escapade à vite été contrarié par le vol de 2 heures à bord d'une caravelle naviguant au milieu d'un orage tropical qui m'a presque donné le mal de mer (*le comble pour un marin aguerri !*)

(Coup de chance, je suis retourné à Toulon avec mon unité le bâtiment base "Moselle" en trente jours de navigation, avec en prime, le baptême du passage de la ligne (L'équateur).

00000000000000000000000000000000

C'EST PAS FINI ! Opérationnelle depuis 1964, la base de HAO est l'endroit où les personnels, civils et militaires, viennent se ressourcer entre deux campagnes de tirs atomiques. Lors de la relève des équipages des SE 210 (*à la fin de leur séjour, les anciens étaient chargé pendant trois semaines, d'assurer la formation sur Caravelle des nouveaux pilotes arrivés de métropole*). Responsable du mess interarmes, j'avais la "lourde tâche" de veiller au bien être des officiers en général et des équipages aéronautiques en particulier : les KC 135, les Caravelles et pilotes des vautours N.II (*chargé grâce à des tirs de roquettes, de faire des prélèvements dans le nuage atomique après explosion*). Pour me remercier de la qualité des réceptions que j'ai organisé en leur honneur à chacun de leur passage, à la fin de mon affectation sur l'atoll en juillet 1979, le commandant de bord d'une Caravelle chargé de me ramener sur Papeete, privilège rare, m'a « officiellement invité » à partager le poste de pilotage avec lui. Assis entre le pilote et le copilote, j'ai assisté aux manœuvres du décollage et d'atterrissage.....pendant le vol qui à durée 1h30, traumatisé, j'ai du perdre 2 kg en gouttes de sueur.....merci commandant, Je n'oublierai jamais !

(Pendant toute la période des essais atmosphériques (1966-1974 et jusqu'en 1996 fin des expérimentations), la base de Hao a été l'objet d'une intense activité en raison du fonctionnement ordinaire de la base aérienne militaire et des services du Commissariat à l'Énergie atomique. De plus, les personnels civils et militaires qui participaient à la préparation des explosions sur Mururoa et Fangataufa, étaient repliés sur Hao au moment des tirs, ainsi que les bâtiments-bases Maurienne, Médoc et Moselle...qui servaient de logements à ces personnels sur les atolls nucléaires.)

Major des équipages de la flotte (H)

Jean-Claude VINCENT

Matricule : 3551 T 61