

Pilotage sous les cocotiers !

ou

La desserte de l'atoll de Mururoa par les navires de la CGM effectuant la ligne « Tour du monde »

Toutes les 6 semaines donc nous recevions ces navires nous amenant de métropole les cargaisons nécessaires à la vie et aux activités du site nucléaire et rechargeant ce qui devait regagner la France ...

Le navire s'annonçait par radio 24 heures avant et il était convenu qu'il attende au large le lendemain à l'aube ...



Assurant le pilotage avec les moyens du bord, nous allions parfois en vedette, loin à sa rencontre s'il faisait vraiment beau et alors, le navire stoppé et affecté d'un léger mouvement d'un bord à l'autre, il fallait monter le long de la coque par l'échelle de pilote jusqu'à une portière d'accès située au niveau des ponts inférieurs.

Le plus souvent c'est un hélicoptère de la base qui nous « déposait » surtout s'il y avait du vent et de la houle ...

Quand je dis « déposer » c'est une image !!

En fait l'hélico se mettait en stationnaire au-dessus de la pontée de conteneurs 20 ou 30 mètres plus haut et suspendu à un mince fil d'acier déviré lentement, le « passager » (votre serviteur) tel un ludion finissait par atteindre la partie supérieure d'un conteneur de la cargaison, surface métallique ruisselante et glissante à souhait, tout cela après avoir tenté de rester le plus immobile possible durant la phase de descente pour limiter le balancement dû aux rafales de vent.

Ainsi posé il fallait très vite se défaire des sangles d'hélicoptère que l'hélico rembobinait aussitôt puis dégageait de la zone

Ensuite comme le « naufragé » abandonné du monde sur mon conteneur j'attendais que le maître d'équipage m'ayant repéré parmi la cargaison en pontée vienne poser une échelle me permettant de descendre sur le pont, il me restait à remonter par les étages intérieurs jusqu'à la passerelle du navire.

Ce qui pourra étonner le lecteur, c'est qu'en ce temps-là on simplifiait voire ignorait sereinement les règles, mesures et équipements obligatoires aujourd'hui pour un hélicoptère en mer !

Qu'on en juge ! :

D'abord l'hélico et le pilote étaient de l'armée de l'air et non de l'aéronavale et on ne s'embarrassait pas d'établir une quelconque liaison radio avec le navire ! (Sic !) ... On faisait cela à vue ! (....)

Le navire de son côté ignorait toute notion de « route avia » il stoppait sur son erre et roulait paisiblement au gré de la houle ... On voyait du monde se rassembler à la passerelle pour le spectacle qui rompait pour eux avec la monotonie des jours de mer sur un océan le plus souvent désert

En ce qui me concerne sans la moindre radio portative (en dehors d'une mini VHF qui ne pouvait servir qu'au moment de l'accostage) les échanges avec le pilote de l'hélico étaient du genre simplifiés à l'extrême à condition de bien hurler du fait du bruit des rotors :

- « P2V t'as vu ... ? c'est ok ? »

Réponse :

- « Ok vas-y deviens »

Ma tenue si elle me donnait une certaine liberté de mouvements, ne comportait qu'une chemisette ou haut de ciré selon le temps, un short, des mocassins et une brassière de sauvetage en principe inutile, sauf en cas de chute à la mer ce qui n'était pas le but recherché (...)

Mais on ne se serait pas arrêté à ce genre de détails et tous, surtout les anciens, en avaient vu bien d'autres et dans des circonstances bien différentes !

La première chose quel que soit le moyen (vedette ou hélicoptère) avec lequel on accédait au navire, était de vérifier sur ses marques de coque son tirant d'eau réel, soit au maximum 9 m 40 car le seuil de la passe de l'atoll de Mururoa est de seulement 10m 10 !

La passe ! Elle se situait au milieu d'une portion immergée de la barrière de corail de l'atoll Elle était matérialisée par deux rangées de trois bouées de balisage latéral se balançant au gré des flots ...

Bien entendu il n'y avait pas d'alignement d'entrée (ça aurait été trop facile), au fil du temps on s'était basé sur un pylône de transmission ouvert à gauche d'un bouquet de cocotiers lui-même jouxtant le blockhaus de la zone « Anémone » datant des expériences nucléaires aériennes, et ce au loin, à l'autre bout du lagon !

C'était artisanal et improvisé à souhait, mais ...ça marchait ...enfin quand il n'y avait pas au dernier moment un grain de pluie masquant le tout !



Une fois arrivé en passerelle avec accueil sympathique et quelques rappels de consignes ou considérations sur la météo présente, on remettait en route, il fallait régler la vitesse autour de 11 nœuds, soit avoir

suffisamment de vitesse pour ne pas dériver vu l'étroitesse du chenal constituant la passe et pas trop non plus car alors la masse d'eau repoussée par le bulbe d'étrave et le déplacement du navire nous aurait par diminution momentanée de l'eau disponible sous la quille fait talonner sur le fond, ce qu'il valait mieux éviter !

En fait tout se passait très vite, équipe renforcée prenant place à la barre et aux commandes machines et un certain silence envahissant les lieux que troublaient brusquement les klaxons de l'alarme sondeur !

Effectivement aux abords de l'atoll les sondes passaient vertigineusement de -4000m à -20m !

Il ne fallait pas se laisser gagner au moment du franchissement de la passe donnant accès au lagon, par une quelconque émotion.

On devait anticiper une réaction de « squat » due sans doute à la nature et proximité du fond ce qui imprimait au bateau une forte tendance à venir à gauche, et ne pas se laisser impressionner par la transparence des eaux nous révélant tous les détails du seuil de la barrière de corail avec l'impression très nette par l'illusion optique due à la hauteur de la passerelle que l'on n'avait pas assez d'eau sous la quille.

La visibilité latérale se réduisait par les angles morts résultant de la cargaison en pontée masquant les bouées de la passe qui défilaient le long de la coque, sans oublier les vibrations ébranlant tout le navire.



Passé ces instants délicats, la détente et la tasse de café s'imposaient, nous progressions dans le lagon par des fonds de 40 à 80 mètres pour gagner le quai « Cathie » en zone portuaire ...

Là soit 45 minutes après l'entrée dans le lagon, tout s'animait brusquement sur le plan d'eau, la batellerie et les remorqueurs et pousseurs de la direction du port nous entourant comme des abeilles autour d'une ruche, mais le mieux était de les tenir à distance et de solliciter leur concours ponctuel qu'au dernier moment ...

De toute façon il n'y avait qu'une façon de procéder, soit un large virage sur bâbord pris suffisamment à l'avance et la rotation s'achevant coté



tribord le long du quai, tout l'art était d'intégrer la prise au vent et d'être stoppé en final. Je dois dire que les commandants de ces cargos affichant de longues années de navigation maîtrisaient parfaitement leur navire et tout se passait en harmonie et compréhension mutuelle ...

Pour le passage d'aussières avec les lance-amarres toujours trop courts d'un mètre comme chacun sait, le spectacle était permanent avec nos matelots tahitiens sur le quai qui auraient même sauté à l'eau pour prendre les amarres si on les avait laissé faire !

Comme nous disaient les commandants « ça on ne le voit pas dans les autres ports ! » la corporation des lamaneurs comme celle des dockers étant la plupart du temps très soucieuse de ses prérogatives et non portée à un zèle excessif ...

Mais tout n'était pas terminé s'en suivait un long et lent déhalage pour déplacer le navire vers l'avant, son bulbe d'étrave à toucher les fonds coralliens, tout cela pour correspondre à la position où la seule grue mobile du CEA pouvait débarquer des conteneurs de marchandises précieuses et sensibles en pontée, ensuite il fallait en jouant sur les aussières et par petits à coups de propulsion reculer jusqu'à la position terminale, marquée à la peinture sur le béton, la seule possible d'ailleurs vu la longueur relative du quai et les fonds correspondants et enfin pouvoir ouvrir la rampe arrière qui posée sur le quai confortait avec son poids de 400 tonnes l'accostage définitif.



Commencé en mer vers 6h30 cette opération s'achevait vers 13 H00 on n'avait pas vu le temps passer **PVV**