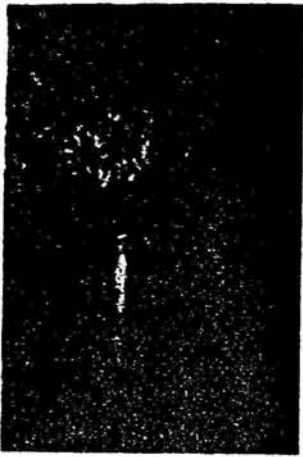


Par Avion - Airmail



CROISEUR ANTI-AERIEN DE GRASSE  
75-107.



CROISEUR ANTI-AERIEN DE GRASSE  
75-107

Par Avion - Airmail



## Chroniques d'un

## “prospecteur de sites”

**A** la fin de 1961 la situation en Algérie évoluait lentement, mais sûrement, vers l'indépendance et il fallut prendre conscience que nos champs de tirs de Reggan et d'In Amguel n'allaient plus pouvoir être utilisés bien longtemps.

Une prospection dans toutes les possessions françaises fut décidée pour repérer un terrain capable de se prêter à des tirs thermonucléaires de forte énergie (obligatoirement aériens). Le Commandant Inter-Armées des Armes spéciales opta pour une mission de reconnaissance aérienne qui rechercherait en Polynésie ou en Nouvelle-Calédonie un site adaptable aux impératifs logistiques et opérationnels.

La mission était dirigée par le Général THIRY, successeur du Général AILLERET, accompagné de plusieurs officiers de son Etat-Major. La Marine était représentée par l'Amiral SALMON, un vieux loup de mer pittoresque ; je représentais moi-même la DMA/Atome ; le CEA devait nous rejoindre à Tahiti en la personne du Directeur des Essais, J. VIARD. Notre "couverture" était la recherche de terrains de déroutement pour les lignes aériennes qui s'ouvraient dans la zone du Pacifique.

Dans notre avion, un Constellation du Sauvetage Aéromaritime, tout était prévu pour affronter l'imprévisible. Nous transportions plus d'une tonne de pièces de rechange.

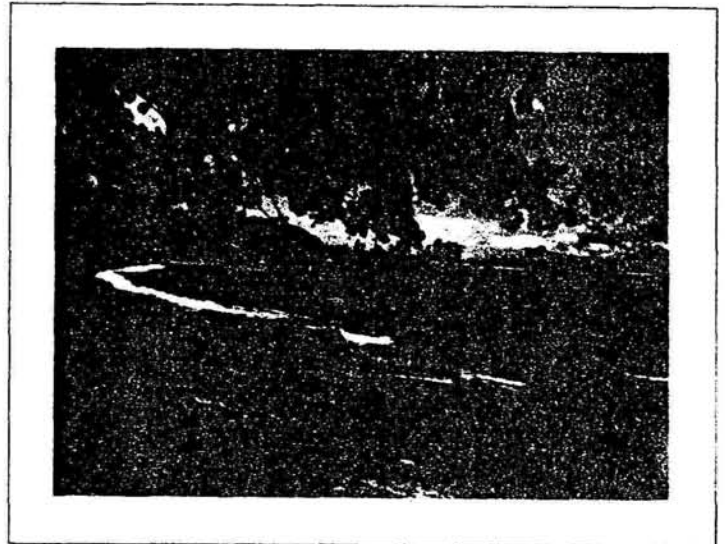
La carlingue avait été aménagée avec un compartiment avant équipé de sièges confortables ; nous devions y passer une partie du temps à lire, manger, dormir. Le compartiment intermédiaire, muni de matelas, permettait de prendre un repos allongé ; nous y avons également une penderie pour nos effets civil et militaire. S'y trouvaient aussi des caméras de prises de vues qu'on pouvait mettre en œuvre, en vol à basse altitude, en ouvrant la porte latérale. L'avion avait comme particularité de posséder des balconnets latéraux qui, dans le compartiment avant, permettaient une observation et des prises de vues à la verticale.

Nous partîmes de Paris-Orly le 20 février 1962 ; escale aux Açores et atterrissage aux Bermudes après 10 heures de vol, il était 7 h du matin ; aussi après un petit déjeuner dans l'avion, nous eûmes droit, dès notre descente à un bis puis, trois heures plus tard, à l'escale d'Elisabeth City, base des Coast Guard, à une ultime édition du breakfast. Le Commandant de la base avait, en notre honneur, organisé un cocktail, auquel participèrent activement tous les notables de la ville. La Caroline du nord est plutôt un Etat "sec" mais sur la Base, qui jouissait de l'exterritorialité, ce fut un raz de marée ; de ma vie je n'ai vu une telle densité de gens éméchés ; mais, tout étant parfaitement organisé, des véhicules de la MP\* attendaient, pour les raccompagner sans anicroches, les hôtes du Commandant.

\* Military Police : police des armées américaines.

Nous repartons pour Los Angelès où nous devons nous arrêter car notre avion devait subir une révision détaillée. Nous nous installâmes à l'hôtel Knickerbocker dans des conditions d'hébergement que tout homme rêve de connaître au moins une fois dans sa vie, c'était réellement "luxurious" mais le prix d'une chambre devait avoisiner les deux ou trois jours de frais de mission. Nous repartîmes tard, dans la nuit du lendemain, pour gagner Honolulu où notre accompagnateur UTA nous dénicha des "suites" dans un hôtel sur la plage de Waikiki ; oh les frais de mission, mais après tout nous verrons bien, il faut se laisser vivre ! De la baignade sur la plage nous revînmes couverts de plaques de goudron, vieux souvenirs de Pearl Harbour en 1941.

D'Honolulu départ pour Tahiti le 25 février avec petit crochet sur l'îlot Christmas où les américains avaient procédé à des tirs ; retard évidemment et inquiétude à Tahiti où nous débarquons assez tard.



Moruroa



Tahiti et son port

Il fallut se mettre au travail et examiner avec les autorités civiles et militaires les problèmes relatifs à notre projet, mais quelle moiteur ! c'était l'été ! Pour nous remettre de nos fatigues, petit saut le surlendemain à Bora-Bora, l'île d'Alain GERBAULT, la plus belle du monde... ce qui n'est pas si faux que cela.

À Tahiti, Jean VIARD nous avait rejoints, via l'Extrême Orient, seule ligne alors ouverte par UTA ; le vol durait 48 heures avec une dizaine d'escales et l'obligation de quitter l'appareil à chacune. Il y avait 12 heures de décalage à l'arrivée et Jean VIARD dut faire preuve de beaucoup d'endurance pour surmonter l'épuisement dû au trajet.

Envol vers les Marquises que nous avons survolées à basse altitude pour prendre des photos par la porte ouverte car il n'existait aucune piste praticable à cette époque. Pour voler à basse altitude et suffisamment lentement, on doit sortir les volets d'atterrissage ; en les manœuvrant une des tiges de commande cassa, bloquant les volets dans la position atteinte ; c'était une sécurité car dans les premiers modèles le volet cassé se mettait à plat, l'autre étant sorti et l'avion se retrouvait immédiatement sur le dos. Quoi qu'il en soit de la sécurité, nous étions à 2000 km de Tahiti et en passe de manquer de carburant. Bien sûr ce type d'incident n'arrive jamais et dans notre tonne de pièces de rechange nous n'en avions aucune pour réparer. L'aéronavale US accepta de nous en prêter une qu'elle nous fit parvenir via Honolulu, par liaison aérienne normale. Presqu'incroyable ! l'avion en question dut lui-même faire demi-tour à Honolulu pour raison technique.

Enfin de retour et assez libres nous décidâmes d'aller "manger chinois" au Waikiki, le vieux, celui qui a brûlé, mais il fallait être à trois heures au rendez-vous fixé par le Général THIRY, aussi quittâmes-nous de bonne heure le Waikiki pour nous rendre, à pieds, au Matavai où logeait le Général. Quelle chaleur ! Et pas de taxi en vue bien entendu. Courageusement nous avançons lorsque, MIRACLE, un bruit de moteur ; un taxi conduit par un polynésien nous tangeante et s'arrête à nos côtés :

"tu vas au Matavai, monte !

À hauteur de notre hôtel, le véhicule stoppe :

"maintenant ce n'est pas loin, tu peux aller à pieds".

"Combien te devons-nous ?"

"rien je fais actuellement une course à Faa et je suis déjà payé".

C'était cela la mentalité polynésienne en 1962.

Au sud-est des Tuamotu, l'atoll de Moruroa nous sembla intéressant avec sa passe ouverte, franchissable par des navires de tonnage important.

Mais il faut avoir plusieurs cordes à son arc, en route pour la Nouvelle-Calédonie le 4 mars. Escale à Nandi (Fidji), puis à Nouméa d'où nous gagnons Koumac par les airs. En bas sur la piste, à côté de la jeep des gendarmes, un taxi conduit par une superbe canaque.

"Nous avons rendez-vous à l'embarcadère de Koumac, pouvez-vous nous y conduire ?"

Problème... il y avait trois embarcadères à Koumac et pas de trace du Francis GARNIER (notre aviso) à l'horizon. Alors un peu au hasard, nous nous amarrons aux quelques pieux soutenant des planches branlantes de l'un des trois pontons... et de surveiller l'horizon. Après un temps assez long, enfin une fumée lointaine ; c'est lui, mais comment le prévenir ? Heureusement l'un de nous possédait, dans sa trousse de toilette, le miroir indispensable à tout aviateur en cas de détresse. Il y avait du soleil et nos signaux furent aperçus ; une baleinière se détacha du bâtiment.

Mais sur une unité de la Royale, la Tenue est de rigueur ; ce fut la course aux buissons du rivage qui nous servirent de vestiaire sous les yeux ahuris de notre chauffeuse canaque qui ne comprenait pas par quel tour de passe-passe le petit groupe de civils qu'elle avait convoyé, avait donné naissance à cette armée de militaires galonnés.

Malheur ! à 50 mètres du rivage la baleinière s'échoue ; seule solution la rejoindre : "la voie d'eau". Redeshabillage et, bagages sur la tête, direction canot. Là pas question de remettre un uniforme sur nos sous-vêtements dégouttants. C'est donc en slip que nous abordâmes le Francis GARNIER, accueillis à la coupée par une haie d'honneur et salués par le coup de sifflet réglementaire.

Après la visite de divers îlots, direction l'Australie ; survol des "Chesterfields" récif à peine émergé balayé par les vagues, mais territoire français et fin du périple à Port Darwin.

Le retour en France par Singapour, Colombo, Téhéran - avec toutes leurs tentations marchandes-, Athènes -ce n'est pas nous qui avons démonté le Parthénon-, nous amena à Villacoublay le 16 mars 1962 à l'heure précise où le douanier de service, préoccupé de son dîner, ne put voir les quelques briques que nous avions ramenées en souvenir.

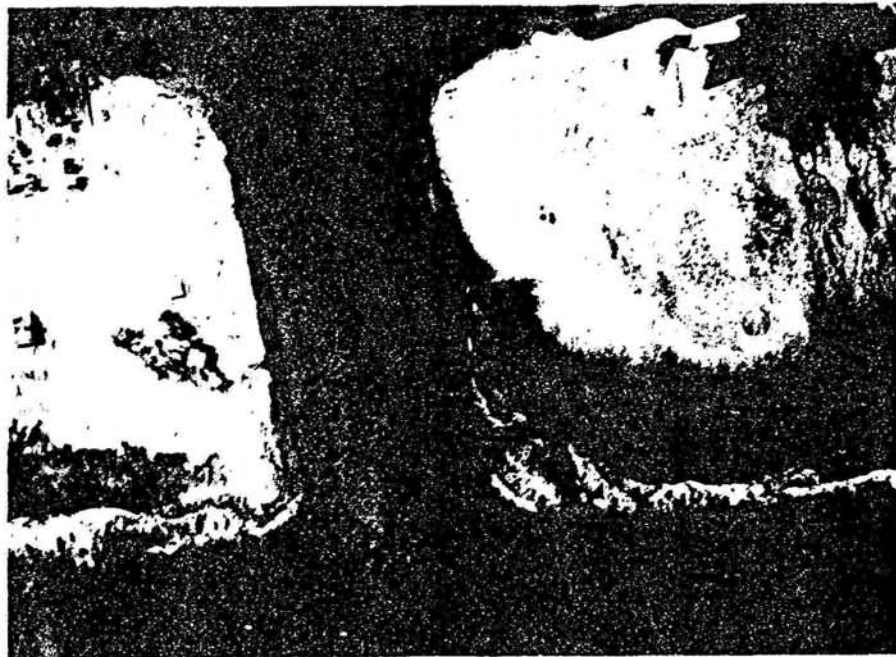
Moruroa fut choisie, à l'issue de cette mission, pour site de nos futures expériences ; des questions de logistique se posèrent ensuite : base arrière aux Gambiers ? Ce fut la solution Tahiti-Hao qui fut retenue.

Je retournai en 1963 en Polynésie au moment des premiers sondages. C'est à cette occasion que je découvris l'hydravion (assez impressionnant le décollage, mais surtout l'amérissage). Somptueusement reçu sur le Francis GARNIER, j'y appris ce qu'était "manger de la langouste"... ne plus pouvoir en avaler une bouchée ; cela ne se voit qu'à Moruroa.

Débarqué à Fangataufa, l'atoll voisin, pour reconnaître entr'autre l'endroit possible de creusement d'une passe, ouvrant cet atoll fermé aux navires de soutien logistique, j'y rencontrai Robert CAMELIN le Chef de cette mission et Philippe GISCARD d'ESTAING (SODETEG) qui devait piloter ces travaux. Le débarquement à même les récifs s'avérant trop délicat pour refaire la manœuvre seulement pour le déjeuner, je m'initiai aux moyens de survie polynésiens : poissons grillés sur pierres chauffées au bois d'épaves, chair de coco d'une noix du seul palmier de l'endroit... délicieux ; il fait bon survivre là !

**J**e souhaite à tous et surtout aux plus jeunes, de connaître dans leur carrière la même chance que moi de vivre de pareilles aventures.

J.P. BAILLIARD



Fangataufa et sa passe maintenant élargie



Survivre... à la tahitienne