

**LES CHASSEURS DE L'ATOME**  
*Interview par Christian Beslu*  
Tahiti Pacifique Magazine, janvier 1995

*A l'heure où le CEP s'apprête à boucler définitivement ses valises, il est intéressant de rechercher et d'interviewer les personnages ayant tenu un rôle modeste ou de premier plan dans l'aventure nucléaire française. Actifs ou retraités, nombreux sont en effet ceux qui ont succombé aux charmes de la Polynésie décidant de s'y fixer, bien souvent à titre définitif. Parmi ceux-ci se trouve le capitaine-aviateur Daniel Isnard, lequel a accepté de nous raconter ce que fut sa dangereuse mission de 1971 à 1973, durant la période des tirs aériens:*

**Tahiti-Pacifique :** *Daniel, vous êtes donc arrivé à Hao en 1970. Aviez-vous une idée de ce que l'on attendait de vous, de ce qu'allait être votre mission ?*

**Daniel ISNARD :** La mission était effectivement bien définie en haut lieu mais moi je ne savais qu'une chose, c'est que j'étais affecté à Hao dans une escadrille ayant un rôle à assumer dans le cadre des expériences nucléaires. J'étais pilote depuis 1955, spécialiste des "Météor" et des "Vautour" et comme c'était ce genre d'avions qu'il y avait à Hao, je me suis porté volontaire dès que le chef de la base de Reims où j'étais à l'époque, me l'eut proposé suite à l'indisponibilité d'un pilote.

**T.P. :** *Vous aviez quand même une idée de ce qui vous attendait ?*

**Daniel ISNARD :** Bien sûr: il y avait des anciens qui avaient déjà eu à faire ce travail et avec lesquels il était possible de discuter. De toute façon, j'étais un militaire, prêt à assumer quelque mission que ce soit.

**T.P. :** *Comment cela se passait-il alors à Hao ?*

**Daniel ISNARD :** C'était évidemment une base un peu spéciale. Il n'y avait que six à huit avions qui étaient, au début des expériences aériennes, rapatriés en métropole sur l'Orage ou l'Ouragan après chaque campagne. Ils étaient ramenés à Hao après tests, nettoyage, révision, etc, pour la campagne suivante qui comprenait toujours de six à huit tirs. C'était évidemment très lourd et onéreux comme système et, à mon arrivée, une nouvelle façon de faire avait été adoptée. Les avions étaient nettoyés et révisés sur place, après quoi ils étaient rangés sous de grandes tentes avec contrôle hygrométrique, et entretenus en permanence par une équipe de mécaniciens. Lorsque la période des tirs arrivait, c'était un groupe de personnel navigant qui prenait les affaires en main et les voies d'entraînement et de contrôle reprenaient de plus belle.

**T.P. :** *Les jours de tir arrivant, quel était votre travail ?*

**Daniel ISNARD :** Ces jours là, il y avait huit ou neuf missions à réaliser avec les six avions. D'abord une surveillance-sécurité au dessus et autour de Moruroa puis, au moment du tir et jusqu'à plus d'une heure après, la prise de photographies aériennes. Certains avions tiraient des engins à travers le nuage pour effectuer des prélèvements, ces engins étant ensuite récupérés par la Marine. Et d'autres enfin qui devaient passer carrément à travers le nuage avec leur avion sur lequel étaient fixés des appareils spéciaux d'enregistrement et de récupération. Plusieurs passages devaient être effectués à travers le nuage, à différentes altitudes. Nous rentrions ensuite sur Hao pour rendre compte de nos missions, nous décharger de tous les appareils collecteurs et d'enregistrements et bien sûr procéder au nettoyage des hommes et des machines.

**T.P. :** *Quel était alors votre état d'esprit ?*

**Daniel ISNARD :** Il n'y avait pas d'appréhension mais malgré tout une certaine tension car il n'était pas question de louper les missions. On ne recommencerait pas un tir pour nous et nous n'avions donc pas droit à l'erreur. Tout était minuté à l'extrême. Ces jours semblaient évidemment très longs et

intenses. Les pilotes étaient fatigués mais les mécaniciens peut-être encore plus car leur travail de préparation, de récupération et de nettoyage était excessivement délicat et devait se faire rapidement. Tous les pilotes et navigateurs portaient une combinaison spéciale et un masque mais les mécaniciens au sol étaient également obligés de revêtir un très lourd accoutrement dès le début des opérations.

Un jour "J", alors que j'étais leader, l'un de mes réacteurs est tombé en panne au décollage : j'ai donc immédiatement dégagé pour laisser la place aux autres (car nous décollions en file serrée) et j'ai atterri pour me faire dépanner. Suant sang et eau sous leurs masques, les mécanos ont réussi l'exploit de changer le réacteur en une heure de temps et j'ai pu reprendre ma mission...Chapeau les mécanos ... !

**T.P. :** *Vous avez donc eu à traverser plusieurs fois les nuages terriblement radioactifs juste après les explosions. A quoi pensiez-vous à ce moment là ?*

**Daniel ISNARD :** Une légère trouille quand même la première fois ... On s'attend à une forte augmentation de chaleur alors qu'il n'en n'est rien. C'est comme si nous traversions un nuage ordinaire, après avoir été les spectateurs privilégiés d'un fabuleux événement. Seule l'arrivée à Hao nous paraissait assez folklorique.

**T.P. :** *Expliquez nous...*

**Daniel ISNARD :** Il s'agissait d'abord de descendre de l'avion lequel avait l'extérieur totalement contaminé. A l'intérieur, la pressurisation étant complètement autonome sans prise d'air à l'extérieur, nous étions bien protégés. La dépressurisation durait parfois une bonne demi-heure et pour descendre nous devions nous déguiser avec masque à gaz, cagoule, gants, bottines, etc... Un tapis (rouge d'ailleurs) était déroulé le long du cockpit jusqu'à terre et là, nous étions pris en charge par le service mixte de sécurité radiologique (S.M.S.R.) qui nous contrôlait, nous déshabillait, nous lavait. Ensuite, nous étions rapidement transportés, par hélicoptère, jusqu'au service de santé où nous devions encore subir des tas d'analyses.

**T.P.:** *Avez- vous eu des ennuis ?*

**Daniel ISNARD :** Il arrivait parfois que les analyses s'avèrent positives mais nous avions droit à une certaine dose de radiation cumulable. Celui qui dépassait un peu la dose devait arrêter de voler.

**T.P.:** *Combien d'équipages étiez-vous pour effectuer ces missions ?*

**Daniel ISNARD :** Une dizaine à chaque campagne, soit donc une vingtaine de pilotes et navigateurs dont une partie rejoignait les escadres d'origine (bombardement ou chasse de nuit) à la fin des tirs. Trois équipages rentraient à Mont-de-Marsan qui était la « maison mère » de cette organisation, pour y préparer la campagne suivante - recrutement de nouveaux équipages, amélioration des procédures, etc...- et c'étaient également ces mêmes équipages qui retournaient les premiers à Hao pour tout remettre en état.

**T.P.:** *Le suivi médical était donc sérieux et je suppose que, même maintenant que vous êtes à la retraite, il se continue ?*

**Daniel ISNARD :** Absolument pas; je n'ai jamais été convoqué pour un contrôle quelconque. Ou bien c'est un oubli, ou bien les responsables du nucléaire français étaient tellement sûrs des mesures de sécurité prises dans le domaine qu'ils n'ont pas jugé utile un tel suivi. Je dois dire que je me porte parfaitement bien, ainsi d'ailleurs que les collègues avec lesquels j'ai gardé le contact. Nous avons pourtant été parmi les plus exposés et toutes les balivernes que je peux lire ou entendre sur le sujet me paraissent toujours aberrantes.

**T.P. :** *Vous n'étiez quand même pas très nombreux dans l'Armée de l'Air à subir ce traitement. Votre carrière a dû s'en ressentir, non ?*

**Daniel ISNARD :** Non ! nous n'en n'avons retiré aucun bénéfice. Nous étions même plutôt considérés comme des privilégiés qui s'en allaient passer d'agréables vacances sous le soleil du Pacifique !

**T.P:** *Il vous plairait de revoir Hao et le vieux "Vautour" qui tombe en ruine en bout de piste ?*

**Daniel ISNARD :** Oui bien sûr ! mais il semble que cela crée d'insurmontables problèmes et il y a longtemps que je n'insiste plus.

*Propos recueillis par Christian Beslu*