

Mission sur l'île de Juan de Nova (1953)

Ma première affectation, après ma sortie en juillet 1950, a été le service météorologique de Madagascar dirigé à l'époque par M. Ravet.

Pendant les quarante mois de cette affectation, j'ai travaillé comme prévisionniste au service central de Tananarive. J'ai été chargé également de l'installation de la première station de radiosondage du territoire et de quelques missions d'inspection et de mise en service du réseau.

L'une d'entre elles m'a conduit en novembre 1953 à Juan de Nova.

A cette époque l'aéro-club de Tananarive avait acheté en Afrique du Sud cinq petits avions biplaces en tandem, destinés à la formation des élèves pilotes du club. Ces avions disposant d'une autonomie réduite, le problème numéro un était de leur faire traverser le canal de Mozambique sans trop de risques. Juan de Nova se présentait alors comme la solution d'escale évidente puisque l'île se situait à la latitude où le canal était le moins large.

Le retour se fit aussi avec une escale à Tuléar, mais au redécollage, un moteur de notre bimoteur prit feu. Un bimoteur peut voler en ligne droite avec un seul moteur, mais ne peut changer de cap que d'un seul côté, en fonction du moteur restant. Virer du mauvais côté entraîne alors un crash immédiat, sans aucune possibilité de rattrapage. Ce ne fut heureusement pas le cas pour nous et le pilote fit un large détour pour reposer en douceur l'avion à Tuléar. Mais ce dernier resta bloqué en bout de piste. Un autre Dakota devant venir nous récupérer, il fallait donc dégager la piste. Or, le seul moyen dont disposait le commandant d'aérodrome était une Jeep, et elle fut incapable de bouger seule l'appareil. Alors, tous les passagers furent réquisitionnés pour pousser le Dakota, et notre aide permit enfin le dégagement espéré.

L'appareil de secours arriva au milieu de l'après-midi et redécolla presque aussitôt sans problème. Mais au bout d'une dizaine de minutes, j'eus la surprise de constater qu'il faisait demi-tour et il se posa de nouveau à Tuléar, au grand étonnement d'un collègue qui s'étant endormi, se croyait déjà arrivé ! Une lampe témoin rouge s'était allumée et, compte tenu des récents événements, le pilote, bien que pensant en connaître la cause, ne voulut pas prendre de risques. Ce n'était effectivement qu'un mauvais contact, et nous arrivâmes de nuit à Tananarive, ce qui nous permit d'admirer la ville sous un aspect inhabituel dû aux chapelets lumineux de l'éclairage public.

Ces deux anecdotes ne sont que des exemples des aléas que quelqu'un pouvait rencontrer outre-mer à cette époque dans l'exercice de ses fonctions, pour peu qu'il ait à se déplacer. Faisant partie du folklore, cela mettait un peu de piment dans la vie courante, ce qui en général ne manquait pas d'un certain charme.

Cette île abritait alors une entreprise mauricienne qui exploitait le gisement de guano local. Le problème de l'hébergement étant résolu, je fus envoyé sur l'île pour assurer l'assistance météorologique, muni du minimum indispensable d'instruments pour les mesures de surface mais également de l'attirail plutôt encombrant

et lourd, nécessaire pour exécuter quelques PILOT, dont le fameux générateur d'hydrogène GIP.

Après un voyage sans histoire mais peu confortable dans l'un des JU52 d'Air France entre Tana et Majunga, mes premiers ennuis commencèrent avec... le service des douanes du port de Majunga. Ce service voulait absolument taxer cette " sortie de marchandises du territoire " (?). J'ai oublié les péripéties administratives qui s'ensuivirent mais elles retardèrent mon départ de plus de 48 heures et ne me firent pas sourire même si elles étaient " courtelinesques ".

J'embarquais enfin sur le remorqueur de haute mer de la Marine nationale qui devait me conduire à Juan de Nova.



Préparation du pilot

Accueil très sympathique par les quatre navigateurs de bord, tous bretons et enchantés d'accomplir cette mission un peu inhabituelle. Plutôt sensible au mal de mer, j'appréhendais un peu cette traversée. Ils m'assurèrent qu'en l'occurrence un estomac plein était préférable à un estomac vide et qu'un verre ou deux de l'excellent vin rouge du bord faciliteraient les choses. Dans mon souvenir les premières heures furent cependant un peu difficiles surtout du fait que le très puissant moteur du remorqueur exhalait par les écoutilles de pont un " parfum " puissant de gas-oil chaud qui aggravait les effets des mouvements du bateau. (Je devais retrouver quelques années plus tard les mêmes impressions sur le Norsel entre Le Havre et Dumont d'Urville).

Le canal de Mozambique étant – en l'absence de cyclone – une mer plutôt tranquille, le reste de la traversée se déroula finalement de manière agréable.

L'accueil à Juan de Nova par l'équipe de la société d'exploitation fut également très sympathique et l'on m'accorda toutes facilités pour l'installation du matériel.

L'abri météo installé en bordure de piste – simple étendue herbeuse – le générateur d'hydrogène trouva place à l'abri d'un bouquet de tamaris.

Je n'ai plus de souvenirs très précis de mon emploi du temps quotidien, sinon la réalisation et l'envoi par la radio de l'île des SYNOP et PILOT vers Tananarive. Cela me laissait évidemment pas mal de temps libre que je consacrais à la baignade dans le lagon, à la lecture et à la découverte de l'île elle-même.

Le souvenir le plus marquant que j'ai conservé est la chasse à la tortue de mer à laquelle me convièrent mes hôtes. Embarqués sur le canot à moteur de l'exploitation,

nous naviguions à proximité de la côte. L'un des occupants, armé d'un harpon prolongé par un " bout ", se tenait debout sur le pontage avant du canot.

Il fallait maintenant repérer une tortue, très visible dans ces eaux parfaitement claires jusqu'à plusieurs mètres de profondeur.

Assez vite, nous aperçûmes l'une d'elles. C'est à partir de ce moment que le " suspense " commença. La tortue, alertée par le bruit du moteur ou de l'hélice, accéléra brusquement tout en opérant de brusques changements de direction que le canot ne pouvait évidemment pas suivre. Le " chasseur ", qui avait beaucoup de mal à maintenir son équilibre pendant les virages serrés du canot, lança en vain son harpon à plusieurs reprises, évitant la chute à l'eau de justesse maintes fois.

Finalement, la tortue réussit à s'échapper et nous rentrâmes bredouilles. Je n'en avais aucun regret car j'avais trouvé fascinant le spectacle de cet animal, si lourd lorsqu'il se déplace sur terre, évoluant avec une aisance, une grâce et une rapidité stupéfiante dans ce milieu marin.

Quelques jours après cet événement, les conditions météo furent jugées favorables pour autoriser la première traversée des avions, puis la seconde vers Tananarive. La mission était terminée à la satisfaction de tous les intervenants.

• Bernard Vallat •



L'un des avions école

