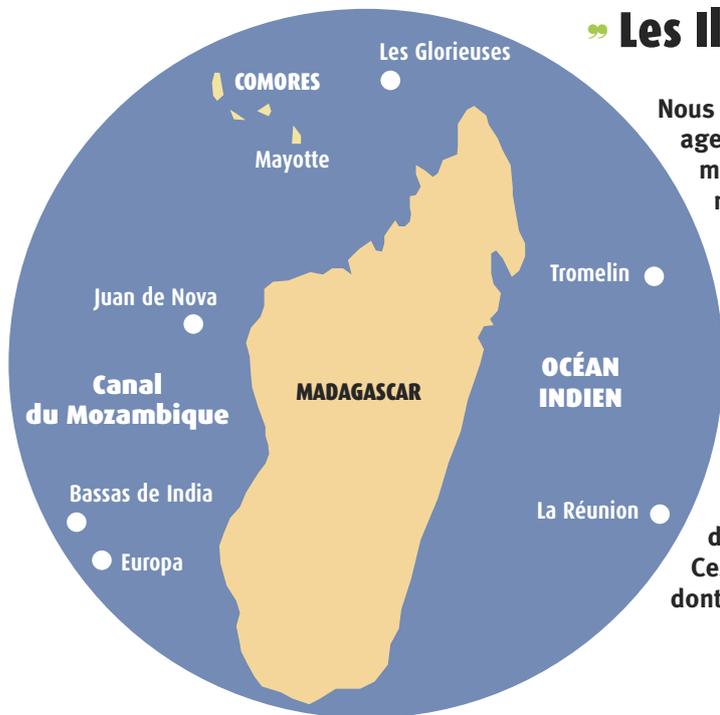




» Les îles éparées

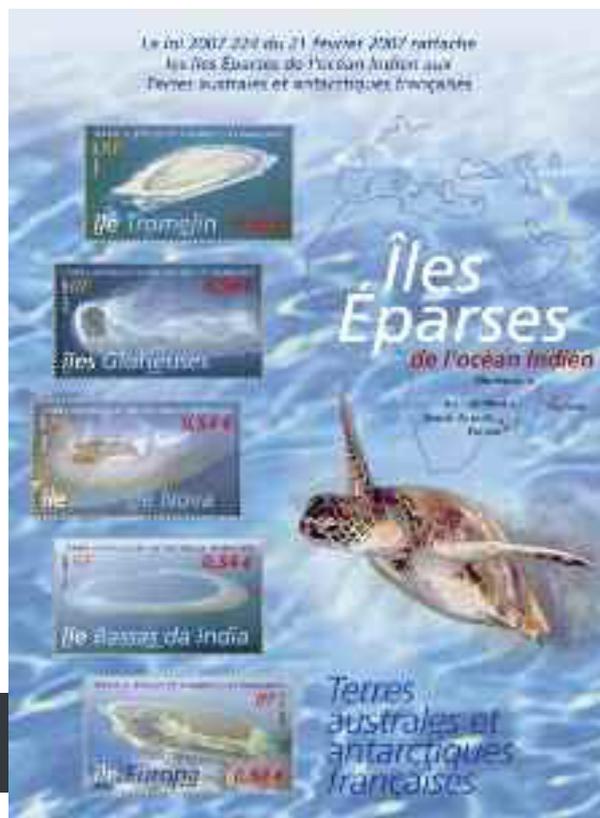


Nous avons reçu récemment deux témoignages de Maxime Turpin, agent de la météo, aujourd'hui en retraite, sur ses deux premières missions sur les îles éparées : la première à Europa, la deuxième aux îles Glorieuses. Ces récits ont été écrits en 2004 et c'est avec plaisir que nous les publions dans Arc en Ciel qui est aussi un des vecteurs de la « mémoire » de la météorologie. De plus, ces articles* prolongent et illustrent le document de Laurent Laplace et Henri Treussart sur l'histoire des missions lointaines (page de ce numéro d'Arc En Ciel). Europa et Les Glorieuses font partie de l'ensemble des îles éparées, ensemble composé aussi des îles Bassas da India, Juan de Nova, et Tromelin. Elles se situent toutes dans le canal de Mozambique qui sépare le continent Africain de l'île de Madagascar, sauf Tromelin qui elle se situe à l'est de Madagascar au nord de la Réunion.

Ces îles éparées sont aujourd'hui administrées par les TAAFS dont elles constituent le 5^e District (loi n° 224 du 21 février 2007).

La rédaction

**Tout comme le livre de notre ami Guy Zitte « Robinson volontaire, Météo aux îles Éparées » que nous avons présenté dans le N° 163 d'Arc en Ciel p. 31.*



Le 1^{er} juin 2007, émission d'un bloc de 5 timbres sur les îles éparées (doc AMI-FOP). Dans cet Arc en Ciel N° 164, nous publions le récit sur la mission à Europa, celui sur les îles Glorieuses suivra dans le N° 165.

» Mes premiers pas à la Météo

Ma première mission : île Europa

Des cours de formations nous furent dispensés par deux ingénieurs de la Météo : Mr Malick qui a terminé son séjour à la Réunion pour devenir directeur de l'Ecole Nationale de la Météorologie et Monsieur Raphaël Folio ingénieur et informaticien. Le premier nommé nous formait en météo générale, mais n'était présent qu'une fois sur deux, le second, plus régulier, nous apprenait la partie observation (nuages, phénomènes, messages synoptiques) bref tout ce qu'un bon météo doit savoir ; de plus s'ajoutaient des cours d'entretien du matériel (maintenance sommaire) fabrication d'hydrogène, avec du ferrosilicium mélangé à de la soude caustique, en un mot tout ce à quoi nous aurons à faire face quand nous serons seuls sur notre île. Ce stage, qui se déroulait normalement sur deux années en Métropole pour les jeunes météo, à été, pour nous, quatre mois de « bourrage de crâne ». Il fallait faire vite, car nos collègues de la première promo étaient en poste sur les îles désertes depuis bien longtemps ; il fallait les relever.

Nous étions huit stagiaires. Deux d'entre nous, destinés au service mécanographique de la Réunion étaient exemptés de séjour dans les îles. Les six autres, par équipe de deux, devaient être prêts pour leur mission : Tromelin, Europa et Glorieuses, Juan de Nova étant à cette époque géré par une équipe de Mauriciens. Le sort désigna pour Europa : Julot Benard et moi-même Maxime Turpin.

Le jour prévu, accompagnés d'une mission de relève (chef météo, médecin, mécaniciens, dépanneur, radio, maintenance météo ...) sans oublier nos deux aides météo qui devaient séjourner avec nous pour les six mois. Recrutés l'un par moi, Camille Ah Nième(?) et le second par Julot, Luc Nous prîmes à Gillot la caravelle d'Air France qui desservait la ligne Réunion-Métropole trois fois par semaine avec escale à Tananarive (Madagascar), où prit fin la première partie du périple. Trois jours plus tard, après avoir fait énormément d'emplettes dans cette ville pour assurer un peu de confort à notre alimentation (6 mois pour 4 personnes), nous prîmes cette fois un avion Air Madinter pour y rejoindre Tuléar, deuxième partie de notre trajet située sur la côte Sud-ouest de Madagascar à environ 300 km de Europa, elle-même, située dans le canal de Mozambique. Dans cet avion, se côtoyaient des passagers locaux accompagnés de leurs marchandises dégageant quelques odeurs pas toujours agréables (à côté des légumes, on pouvait y voir des poulets, des lapins, des cochons) : faute de réseau routier, ces gens se déplaçaient par avion, d'où des atterrissages et décollages environ toutes les trente minutes sur des pistes de fortune en terre battue ;

Recrutés sur certains critères intellectuels et professionnels notamment celui de posséder le diplôme de radiotélégraphiste ce qui n'était possible que pour d'anciens militaires, mes collègues et moi-même de la deuxième promotion, nous avons débuté notre stage d'observateurs météo au mois d'avril/mai 1962.

c'était leur vie et on n'y pouvait rien. Après environ six heures de vol, nous atterrîmes à Tuléar. A partir de ce moment, le petit avion était le nôtre, affrété par le service météo pour la liaison Tuléar-Europa. Le dernier chargement effectué et pas des moindres – bidons d'essence, de pétrole, de ferro silicium, de la soude caustique, du riz, des grains secs, de la viande salée en bocal et des boîtes de conserves, beaucoup de conserves – le stockage de ces marchandises étant confié par nos soins à un concessionnaire basé dans la ville. Nous voilà enfin prêts pour effectuer la troisième partie de notre trajet. Deux heures après le décollage, en vue, l'île Europa, petit point verdoyant noyé dans le bleu d'une mer immense. Atterrissage encore sur une piste de terre, un peu mieux entretenue que les précédentes sur le sol malgache. Les moteurs éteints, nous entreprîmes, après avoir salué et fait connaissance de nos « Robinson » de collègues, de décharger l'avion qui devait le soir même regagner sa base à Tuléar. Le matériel non périssable était stocké dans un hangar de fortune près de la piste tandis que les valises et objets personnels étaient chargés sur une espèce de plate forme montée sur deux roues et tractée par un âne (l'âne se nommait Jolie). Nous prîmes le chemin de la station qui est située à environ 3 à 4 kilomètres. Une bonne heure de marche sous un soleil ardent, nous voilà enfin arrivés là où j'ai passé six mois de ma vie. Ma première impression fut la bonne ; je me suis vu dans un ranch au far-west américain avec de grands espaces pour chevaux sauvages : trois ânes répondant au doux nom de Jolie, Bouquet et La Vieille, et aussi quelques bandes de cabris vivant à l'état sauvage. C'était simplement merveilleux. Cette joie fut, dès le coucher du soleil, ternie par l'arrivée de nuées de moustiques sanguinaires qui s'abattirent sur nous sans crier gare et, sauve qui peut, chacun cherchant un abri pour se protéger. Nous étions une quinzaine de personnes sur l'île et dès le lendemain chacun s'attela à sa fonction. Après huit jours de vie communautaire, tous les appareils au point pour y tenir au moins six mois, la relève descendante nous quitta et nous voilà tous les quatre, seuls pour notre séjour avec nos amis les moustiques et les cabris.



île Europa (canal du Mozambique doc wikipédia).

Notre vie à la Robinson se déroula d'une façon harmonieuse. Nous nous organisons, et après trois à quatre jours de flottement nous prîmes notre rythme de croisière. Pour nous Météo un jour sur deux de travail Météo et un jour sur deux de travail manuel pour l'entretien, surtout de l'infrastructure, aidés pour cela par nos deux aides qui, en plus de leurs responsabilités (entretien des moteurs, fabrication d'hydrogène, filtrage des hydrocarbures, entretien de la maison, cuisine...), nous donnaient un sacré coup de main.

La cuisine agrémentée de petits plats faits de poissons frais pêchés le jour même, ainsi que de viande de cabri au goût sauvage nous mettait en appétit tous les jours. Nos journées étaient toujours bien remplies ; nous devions également distiller l'eau de mer tous les deux ou trois jours pour l'abreuvement surtout des animaux : cette eau potable était très peu désaltérante car très lourde. Pour notre consommation, une citerne, reliée à la toiture par des gouttières, récupérait l'eau de la pluie, mais vu la vétusté de ces gouttières et aussi l'oxydation, les trois-quarts de l'eau n'arrivaient jamais à la citerne, ce qui nous permettait tout de même, dans ces moments, de pouvoir nous doucher (les autres jours c'était le bain à la mer) ; je ne vous raconte pas quand, après s'être savonné, la pluie cessait de tomber !!!

La distillation de l'eau de mer se faisait par l'intermédiaire d'un alambic qu'il fallait remplir de 400 litres d'eau de mer puisée dans l'océan situé à environ 300 mètres et transportée par seau. La corvée de bois pour assurer cette chauffe était assez pénible, non pas par le manque de

fournitures car Europa est pourvu de fila qui est un excellent bois de chauffage, mais ce qui nous pénalisait, c'était le manque d'outils adéquats pour la cueillette de ce bois ; c'est donc avec les moyens du bord, et beaucoup d'ampoules aux mains que ce bois était acheminé à la chaufferie. Allumé dès la première observation météo de la journée c'est à dire à 3h locales, le feu était alimenté jusqu'en fin de jour et vers les 18h on pouvait compter sur une centaine de litres récupérés. Notre séjour se passait très bien et personne ne se plaignait. Nos journées étaient inoubliables. Je vous laisse le soin de comptabiliser nos heures (rien à voir avec les semaines de stage, et ceci pendant six mois sans aucune compensation au retour). Je me souviens après une mission (pas celle-là) : arrivé à 20h, le patron m'attendait à Gillot pour me signaler ma prise de service le lendemain à 12h ; c'était un peu normal on était 12 à assumer les missions et le travail à la Réunion (6 aux îles et 6 à la Réunion). Au moment des relèves qui duraient quelque fois plusieurs jours, l'effectif était très diminué et ne permettait pas de récupération. J'ajouterai que les 6 premières années, le congé annuel nous était pratiquement interdit et les tableaux de service n'existant pas, on ne comptait pas nos heures de présence. C'était le bon temps, ce n'était que du bonheur !!

Les communications télégraphiques passèrent par Météo Tana ; nous transmettions nos renseignements météo toutes les 3 heures (00 GMT à 18 GMT) ; Quant aux messages de service ou familiaux nous avions droit au strict minimum : c'était limité à vingt-cinq mots, le vingt-sixième était refusé par l'opérateur. Cela ne nous indisposait pas beaucoup à cause de notre jeunesse (en bonne santé

toujours) et à cette époque notre statut de célibataire (pas d'attache familiale de premier ordre) et ces messages nous étaient permis qu'une fois par quinzaine ; malgré toutes les contraintes tout allait bien dans le meilleur des mondes, et la mission avançait dans le temps qui n'avait plus beaucoup de sens pour nous ; on arrivait même à ne plus savoir quel jour on était. Une petite parenthèse pour une anecdote : un de mes collègues d'une mission au cours d'une année bissextile (29 février) a comptabilisé ce dernier jour du mois en premier jour du mois suivant, ce n'est que quatre à cinq jours après, qu'ils se sont rendus compte de leur erreur. Je ne vous dis pas le surcroît de travail causé par cette erreur. Fermons la parenthèse.

Pour en revenir à Europa, un après-midi, après la transmission de mes renseignements (12h GMT ou 15h locale), Tananarive me demande de garder l'écoute radio pour message urgent à notre intention. Transmis vers les 16h la teneur du message dont je me souviens était : « avion vers vous, retourner tortue pour photo » point final ! A peine le temps de trouver mon collègue Julot pour lui en faire part, qu'un bruit d'avion, nous parvient : celui-ci survolait déjà l'île. Accompagnés de nos deux aides, nous prîmes tous les quatre la direction de la piste. Après environ une heure de marche, stupéfaction, l'avion décolle en prenant la direction de Mada. Petit flottement chez nous car sans se l'avouer, chacun se posait la même question : doit-on continuer car dans une heure, c'est le coucher du soleil, l'arrivée des moustiques ? Puis une idée géniale d'un de nous : si l'avion a atterri, il a peut être laissé quelque chose et là, comme un seul homme, nous reprîmes notre route et, ô miracle, au détour d'un sentier où la végétation nous permettait de voir, une colonne de personnes venaient vers nous et c'était... et c'était notre relève qui arrivait. Bravo la communication, après plus de cinq mois d'exil, on venait nous relever sans le moindre télégramme et c'est ainsi que prit fin notre première mission. Difficiles dans ses débuts et plus qu'acceptables par la suite, ces missions aux îles (j'en ai fait beaucoup d'autres) m'ont permis de me forger un moral à toute épreuve et avec du recul (avec ses bons et quelque fois mauvais souvenirs) je pense que j'ai eu de la chance de faire l'un des plus beaux métiers au monde, non seulement sur le plan professionnel mais de vivre en Robinson sur des îles désertes une grande partie de ma vie.

Au cours de mon séjour à Europa, j'ai eu en plus des visites de navires qui accostaient (durée 12 à 15h) une visite et non des moindres que je ne me pardonnerais pas si je l'omettais : j'ai reçu un jour un message de la Réunion m'avertissant de la venue d'une équipe de Sud Africains pour y effectuer de la pêche sportive dans nos eaux (aucune durée de séjour mentionné) ; le jour J un bateau fit escale et commença à débarquer du matériel en quantité énorme, allant de la pêche à la construction d'une baraque. Il a fallu deux jours pour arriver à la fin. Le bateau parti, six hommes restèrent sur l'île dont le chef âgé d'environ 50 ans (âge assez respectable pour la pêche sportive), prénommé Jack, surnommé par nous tous le « vieux Jack ». Avec notre aide la baraque fut montée et la vie commença pour eux. Notre système de transmission leur a servi de boîte à lettre et une liaison aérienne régulière hebdomadaire leur a permis de recevoir vivres frais et

courriers, ce dont nous profitons aussi. De pêche sportive, je n'en ai pas beaucoup remarqué, mais j'ai souvent vu leur zodiac prendre la mer chargé de pelles, de pioches, de haches, de pics à roc, matériels à mon avis non compatibles avec la pêche ; on entendait quelque fois dans le lointain des bruits sourds de détonation ; je ne peux l'affirmer mais certains collègues plus « crapahuteurs » ont trouvé des perforations dans l'île et on parla de la recherche d'un trésor qui, d'après toujours mes collègues, a été trouvé, vu la précipitation de leur retour, abandonnant sur l'île tout ce qu'ils possédaient : jeep, baraque, électromécanique, barques et moteurs...

D'autres visites m'ont été faites pendant mes séjours : séjours préfectoraux, de généraux, de la Calypso avec Cousteau et son équipage de prestige, des cinéastes Zuber et Steven, de Ron Clarke et son épouse (champion du monde Australien de plongée à son époque), venus pour un film à Europa.

J'ajouterais aussi plusieurs visites du LINBLAD EXPLORER dont une avec l'ancien président de la République des Seychelles et d'autres que j'oublie certainement.

J'ai eu aussi à Juan de Nova pour une durée d'environ un mois la visite de plusieurs navires de guerre de la Marine française : l'Orage et bien d'autres dont j'ai oublié le nom. Pour terminer ce récit, une anecdote : je fus l'un des premiers radioamateurs exerçant à Europa (FR72P) ; je travaillais sur le SWAN 120, j'ai eu beaucoup de contacts ; nouveau et très prisé, j'étais très sollicité. J'ai reçu même, par l'intermédiaire du service météo de la Réunion, un message émanant du roi Hussein de Jordanie me demandant de le contacter un jour et à une heure bien définie car ses obligations ne lui permettaient pas d'être sur la fréquence à tout moment (il est radioamateur) ; hélas je n'ai pu, à mon grand regret, le contacter.

MAXIME TURPIN



Juan de Nova (image satellite).