

99 QUELQUES SOUVENIRS DE MES EMBARQUEMENTS SUR LES NMS FRANCE 1 ET FRANCE 2 entre Février 1984 et Novembre 1985

Lorsque Jean-Paul Benec'h m'a dit que les Anciens préparaient une « Histoire des NMS », j'ai pensé que parmi les divers acteurs ayant servi sur nos navires, il me semblait que les commandants avaient été jusqu'ici particulièrement discrets, aucun, à ma connaissance, ne s'étant exprimé sur leur rôle et les particularités de la navigation inhabituelle imposée aux NMS.

D'un commun accord nous avons décidé d'essayer de pallier cette lacune. C'est ainsi que j'ai repris contact avec Jacques Verré, un ami de plusieurs décennies, et lui ai demandé s'il pouvait nous faire bénéficier de son expérience de commandant. Quelques jours plus tard je recevais le document qui vous est proposé ici. Jacques Verré a commandé nos navires pendant près de deux ans en partageant ses embarquements entre le France 1 et le France 2 et il connaît donc les particularités, si tant est qu'il y en ait, de la vie à bord des deux navires.

Pour ceux qui voudraient en savoir plus, j'ajouterai que dans la famille Verré tout le monde « fait du bateau » dès son plus jeune âge et ce, aussi bien à la barre d'un vieux gréement, d'un petit dériveur ou d'un catamaran. Son plus jeune frère a traversé l'Atlantique, il y a quelques années, sur un voilier, avec pour seul équipage, sa jeune épouse.

Henri Treussart



France 1 et France 2

Crédit photo : photothèque Météo-France.

C'est en 1984 que ma compagnie, La Société Navale Chargeurs Delmas Vieljeux, m'a nommé pour être Commandant sur les Frégates de la Météorologie Nationale. Habitant la Région Provence Cote d'Azur et habitué des escales méditerranéennes pendant lesquelles ma famille pouvait facilement me rejoindre, j'appréhendais un peu cette nouvelle nomination.

Le Jeudi 09 Février 1984 j'embarquai sur le France I en remplacement du Commandant Grall qui venait de subir un point épuisant par la fréquence des dépressions qui étaient passées au Point Roméo. Je me rappelle que les journaux locaux signalaient que des mouettes et goélands étaient retrouvés morts d'épuisement et de faim sur les plages de Charente pendant ce mois de Janvier 1984.

Je fus tout de suite mis dans le bain, le navire s'étant trouvé en régime dépressionnaire à fort gradient entre le 11 Janvier 1984 et son retour à La Pallice avec une mer grosse à très grosse, des vents de 70 à 94 noeuds et des creux de 18 à 20 mètres (24 mètres, maxi enregistré). Dans ces cas là on se demande dans quelle galère la Delmas nous fait embarquer. Ma femme était avec moi au repas de midi pendant lequel le Commandant Grall faisait son récit en insistant sur la hauteur des vagues qu'il venait de rencontrer et en comparant la hauteur de 24 mètres avec celle d'un immeuble de dix étages. On était bien loin de la navigation relativement tranquille que l'on rencontre généralement le long de la Côte d'Afrique endroit familier de la Compagnie Delmas.

Cette mise en situation terminée je pris donc le commandement de cette frégate et pendant les quelques semaines où nous étions à quai à La Pallice avant d'appareiller pour un nouveau point, je pris connaissance de ce nouveau bateau pour moi qui ne ressemblait en rien aux grumiers ou autres porte containers que j'avais eu précédemment l'occasion de commander.

Je dus d'abord me familiariser avec de nouveaux termes comme : le système N.A.O.S. (Stations océaniques de l'Atlantique Nord) ; connaissance du Point Roméo (47 N et 17 W), et de la station radio de Bracknell en Angleterre qui regroupait toutes les observations météo ; le radio sondage avec gonflage des ballons à l'hélium dans le hangar à ballons situé

à l'arrière du navire, avec pour le repérage des ballons un appareil appelé CORA ; propulsion Diesel Électrique par 3 moteurs PAXMAN entraînant chacun un alternateur et une génératrice avec multiples combinaisons pour le couplage et aussi pour la distraction : la meilleure allure pour la pêche au thon ; la description du balaou, petit poisson de mer de la taille d'une sardine ; pêche à la turlutte des calamars au lamparo ; profiter du roulis et tangage pour le jeu du palet , ou construction de maquettes dans la charpenterie au matériel impressionnant etc. ...

C'est ainsi que fin février après avoir pris un contact radio avec le France 2 pour lui donner les dernières informations, fait le plein de vivres et embarqué équipage et météo nous appareillâmes de La Pallice. Ceci se renouvellera 4 fois sur le France 1 et 3 fois sur France 2 soit un peu plus de 6 mois passés au point Roméo.

Quelques commentaires :

- la manœuvre était assez difficile entre autres à cause du grand radôme situé sur l'arrière du navire lorsqu'il y avait du vent de travers surtout pour passer l'écluse et aussi à cause des deux hélices supra divergentes.
- très bonne coopération entre le Commandant, le personnel météo et plus particulièrement avec le Chef de Mission, le chantier naval de La Pallice.

La Delmas qui emploie des matelots usés ou sortant de longues maladies, trop dangereux pour faire les manoeuvres d'arrivée et de départ dans les ports, manipuler les grumes ou les containers, les embarque sur les NMS pour qu'ils se refassent une santé d'où certains problèmes médicaux à régler lorsque nous étions en station et heureusement la présence du médecin m'a beaucoup aidé dans certains cas.

D'ailleurs, pour le médecin, la consommation alimentaire était un peu trop importante surtout avec le manque d'exercices physiques.

Sur des navires comme les NMS un des rôles du commandant consistait à réduire les tensions à bord, surtout lorsqu'il y a des groupes un peu différents et que l'on doit se supporter pendant une trentaine de jours sans avoir la possibilité de se défouler à terre. Les météo faisaient un peu bande à part, l'équipage aussi...

Ces tensions pouvaient provenir :

- du bruit que faisaient les joueurs de palets au dessus de la tête du personnel qui se reposait après leur quart,
- de la présence d'une jeune femme, nouvelle embarquée, et qui s'était prise d'affection pour un jeune lieutenant en l'accompagnant à la passerelle pendant son quart alors que le mauvais temps sévissait et nécessitait une attention toute particulière de la part de l'Officier de quart,
- d'un garçon de carré ne voulant pas faire la cabine de cette demoiselle car ce n'était pas écrit dans sa religion d'avoir à le faire,
- de la répartition des thons pêchés pendant le point (au prorata de certains critères bien définis par les pêcheurs !!!) et qui au moment de l'arrivée à La Pallice étaient ensuite distribués et emballés pour le voyage retour à la maison,
- de l'exercice imposé à un membre de l'équipage pour l'habituer à la mise en place de sa combinaison de survie et

de sa mise à l'eau alors que nous étions stoppés au point Roméo par 3 ou 4 000 mètres de fond, que la coupée était amenée au ras de l'eau par mer calme. Le marin qui ne savait pas nager ne voulait à aucun prix aller à l'eau avec sa combinaison de survie car « il n'avait pas pied » disait-il, – du Bosco pas content du tout le matin de découvrir la coque toute blanche de son bateau devenir en partie noircie par l'encre des encornets venus se plaquer contre la coque par les pêcheurs de la nuit maladroits avec leur turlutte (sorte de grappin).

Néanmoins, toutes les occasions étaient bonnes pour se retrouver : les fêtes, les anniversaires, les mi-points.

Une mention particulière fut la relation que j'ai pu avoir avec le professeur Jean Delloue de l'Université de PARIS VI et qui travaillait à Valensole dans les Alpes de Haute Provence dans le Laboratoire de physique de l'atmosphère avec un système qui permettait de mesurer la hauteur de la houle et la direction du vent à Roméo depuis le plateau de Valensole. Ce procédé basé sur la réfraction des ondes sur la couche ionosphérique est très efficace et j'ai pu constater de visu ses résultats en allant voir sur invitation le professeur à Valensole qui nous a très chaleureusement reçu alors que nous étions en vacances en famille dans le secteur dans ses locaux installés sur une ancienne base aérienne entouré d'une multitude d'antennes de différentes hauteurs. Un souvenir très agréable de ce professeur qui était venu à bord à La Pallice installer ses appareils d'enregistrement qui lui permettaient de faire des comparaisons entre ce qu'il observait de Valensole et ce qui était enregistré lors de nos campagnes au point Roméo, ses antennes étant dirigées sur ce point.

Ce centre de Valensole est constitué d'un radar météorologique d'assez grande puissance (puissance émettrice 30 000 Watts) en onde courte permettant d'explorer la surface des mers afin d'en tirer divers paramètres. En utilisant la propriété qu'ont les ondes HF d'être réfléchies par l'ionosphère, le radar de Valensole permet d'étudier en analysant le spectre Doppler du signal retrodiffusé par la surface de la mer l'état d'agitation de la mer. Il permet d'explorer la surface de l'Atlantique ou de la Méditerranée, sur une distance pouvant aller de 2 000 à 3 500 kilomètres en ligne droite, soit une superficie "arrosée" d'environ 4 millions de kilomètres carrés. Son mode de fonctionnement est basé sur le décalage en fréquence à la réception de l'onde émise (effet Doppler-Fizeau) : après traitement électronique et informatique on peut en tirer des renseignements comme la hauteur des vagues, leurs vitesses et directions ainsi que des renseignements sur des phénomènes comme la houle. Pour la première fois des résultats déduits de signaux propagés à travers une couche F, présente en permanence dans l'ionosphère, ont pu être comparés à des mesures in situ et montrer que la mesure de la hauteur des vagues par le radar est désormais possible.

VERRE JACQUES

**COMMANDANT DES FRÉGATES FRANCE 1 ET 2
DU 09 FÉVRIER 1984 AU 14 NOVEMBRE 1985**