

## **Témoignage de Guy Spilliaert Commandant l'AE Cdt Bourdais 1974-1975**

Guy Adam termine son témoignage concernant son passage sur l'Aviso-Escorteur Commandant Bourdais, d'avril 1973 à Avril 1974, publié en Septembre 1974 dans Cols Bleus et repris sur le site de l'Association, par la phrase suivante :

*"Une nouvelle mission m'attend sous les ordres du CF Spilliaert, puisse celle-ci nous apporter autant d'horizons que les précédentes."*

(Info Jacques Dubuc, pour lire le témoignage de Guy Adam cliquer sur le lien : <http://www.anciensdubourdais.fr/pdf/TemoignageGuyAdam.pdf> )

Je me propose de prendre la relève et d'écrire mon témoignage personnel sur mon commandement du Bourdais que j'ai exercé du 25 Avril 1974 au 28 mai 1975.

C'est un peu une gageure que de mettre noir sur blanc, à 84 ans, des souvenirs datant de 38 ans en n'ayant comme support que ma propre mémoire s'appuyant sur des photographies et sur le déroulement chronologique des escales. Si certains des anciens du Bourdais de cette époque peuvent enrichir ce témoignage, pour le corriger ou le développer, j'en serais très heureux pour l'association et pour la mémoire de ce bâtiment à la vie hors du commun.

Certains l'ont déjà fait, je cite leurs témoignages dans le courant de ce texte, et je les en remercie infiniment.

J'ai été désigné pour prendre le commandement du commandant Bourdais par un décret du 21 Décembre 1973 et prendre ainsi la suite mon camarade de promotion Jean-Marie Dupont de Dinechin. Détail significatif, ma lettre de commandement a été signée par délégation par le VAE Yves Bourdais, DPMM, apparenté (descendant ?) au Cdt Bourdais et que j'avais eu comme commandant sur l'EE Dupetit Thouars, douze ans auparavant. A cette époque, le Bourdais était affecté depuis Avril à Diego Suarez, après avoir bourlingué dans le Grand Nord, ce qui me permettait d'élargir ainsi mes horizons puisque dans les années précédentes, j'avais fait les campagnes d'expérimentations nucléaires 1966-1967 comme officier opérations du De Grasse, puis, de 1968 à 1970, créé et commandé la nouvelle École Navale marocaine à Casablanca puis renoué avec le Pacifique pour les campagnes de tirs de 1971-72-73 comme adjoint militaire au conseiller radiologique de l'Amiral commandant le GOEN (Groupe opérationnel des expérimentations nucléaires).

Or, heureuse surprise (pour moi tout au moins ancien du CEP), début 1974 changement de programme pour le Commandant Bourdais qui est désigné en renfort pour la campagne d'expérimentations nucléaires 1974. La cause de ce changement de programme était l'activisme que les opposants à nos expérimentations avaient manifesté au cours de la campagne 1973 et que j'avais donc vécu personnellement et dont on craignait le retour en 1974.

Le 14 Avril 1974, jour de Pâques, le Commandant Bourdais arrive donc à Papeete avec son sistership, l'AE Protet, qui l'avait accompagné pendant toute la traversée. Après le stage de commandement habituel avec mon prédécesseur, je prends la suite le 25 Avril.

A cette époque, l'ambiance à bord n'était pas très bonne à cause d'une très prosaïque affaire de solde. Depuis le départ de Diego-Suarez, le Bourdais était au régime de solde de Diego-Suarez, nettement moins avantageux que celui de la Polynésie, et devait attendre un délai de deux mois depuis son entrée dans la zone Polynésie différente de peu de la zone Nouvelle-Calédonie. Circonstance aggravante, le Protet qui avait fait la traversée de conserve avec lui depuis Diego-Suarez avait acquis rapidement ce nouveau régime puisque, pour lui, il s'agissait d'un changement de port base tandis que, pour le Bourdais, il ne s'agissait que d'une affectation temporaire. Le mécontentement de l'équipage s'est traduit par une spectaculaire et mémorable grève de permissionnaires le jour de l'arrivée à Tahiti, comme le confirment les témoignages ci-dessous. (Témoignage de Jean-Paul Lecouvey du 24 Août 2012.)

*"En Avril 1974, le jour de l'arrivée à Papeete, j'étais le sergent d'armes de service. A l'appel des permissionnaires, ne voyant personne sur la plage arrière, je suis allé rendre compte au LV J-P Mesrine, officier de garde. Interloqué, il est allé constater de visu la situation. Nous connaissons le pourquoi de cette « grève des permissionnaires » la disparité de solde, mais cette situation n'était pas nouvelle, nous l'avions connu, entre autres, lors de nos déplacements à Djibouti. Papeete fut la goutte d'eau."*

(Témoignage de JP Barbara du 24/08/12)

*"Lors de notre arrivée à Papeete pas un seul permissionnaire. OUI, tout le personnel est présent à bord. NON, Un seul manque, c'est le PM Météo Trojani, il a fait le bord car sa fiancée l'attend, ils doivent se marier dans quelques semaines. En présence d'une délégation du bord."*

(Témoignage complété le 24 Août 2012 par Hubert de Gevigney)

*"Il n'est pas impossible effectivement que l'ami Trojani ait trompé la confiance du factionnaire pour allé rejoindre Matatea (ciel sans nuages)... Cependant il ne l'a épousée que le 24 Août, peu de temps avant notre départ de Tahiti".*

L'amiral Wacrenier, commandant le CEP, avait fait un message dénonçant cette anomalie à l'EMM à Paris. Une fin de non recevoir, très sèche, invitant l'équipage à ne pas regarder dans l'assiette du voisin, émanant du CEMM en personne, l'amiral de Joybert, lui fut opposée et je dus donc gérer cette situation fort désagréable avec le personnel du bord qui, avec raison je dois le reconnaître, vivait celle-ci comme une véritable iniquité, tout en étant conforme à la réglementation.

J'ai appris, à ce moment là, qu'équité et légalité ne coïncidaient pas toujours, ce qui m'a été confirmé plus tard dans mes études de droit. Heureusement en mai, un début de solution fut trouvé. Le Bourdais prenait le régime Jeanne d'Arc mais ce régime était assez bâtard car il favorisait les escales par rapport au service à la mer, c'était le régime dit de « perte au change » bien connu des fourriers. Mi juin 1974, soit deux mois après l'entrée du Bourdais dans la zone Polynésie, la question fut réglée à la satisfaction de tous.

Cet épisode administratif ayant été évoqué, je reviens à mon commandement proprement dit. Comme cinq avisos escorteurs étaient présents simultanément à Papeete, une sortie à la mer fut organisée par le CV Costagliola, chef d'état major du CEP, pour une photographie des cinq bâtiments devant Moorea. C'est le photographe bien connu à Tahiti, Sylvain, mari de Janine, polynésienne aussi connue que son mari, qui en fut chargé (\*). L'amarrage à Papeete fut un peu laborieux car le Bourdais fut le dernier à s'amarrer arrière à quai dans un espace déjà largement occupé par les quatre autres avisos, ce qui occasionna un peu de froissements de tôle, les premières et dernières de mon commandement si mes souvenirs sont exacts.

Pendant la période d'entretien, j'ai eu la corvée de rédiger le rapport d'enquête sur l'échouage du TCD Orage sur l'atoll de Tematangi. Comme je venais de sortir de quatre mois à l'EMM pour faire une analyse des accidents de mer survenus dans la Marine depuis 30 ans, il m'a été facile de constater que, malheureusement, le commandant s'était mis dans un très mauvais cas en faisant une confiance excessive à un second-maître chef de quart fraîchement émoulu de l'école des chefs de quart. Il a donc été remplacé au pied levé par mon camarade de promotion et de poste à l'Ecole Navale, Roger Leroux. Grandeur et vicissitude du commandement !

Après cette période d'entretien qui sollicita beaucoup le personnel du bord, surtout mécanicien, et comme aucun opposant à nos expérimentations nucléaires ne se manifestait, le Bourdais se retrouva disponible et put donc faire connaissance avec la Polynésie. C'est ainsi qu'une première escale à Huahine fut organisée le 22 et 23 Juillet. Huahine est l'île idéale pour un premier vrai contact avec la Polynésie. Tout d'abord, détail non négligeable, le Bourdais était à quai en plein centre de l'île, ce facilitait beaucoup les déplacements et, d'autre part, Huahine avait encore le charme polynésien que Tahiti avait déjà beaucoup perdu.

Après quelques jours passés à nouveau à Papeete, une escale dans les Iles australes, à Rurutu, fut programmée du 31 Mai au 2 juin. Le Bourdais a embarqué à cette occasion Claude Ayçoberry, directeur des Essais. Celui-ci était un de mes grands anciens (promotion 1945) et, comme moi, ancien élève de l'École des Officiers détecteurs de Porquerolles. Le mouillage à Rurutu s'est fait au delà du récif et les transferts à terre ont donc été effectués en baleinière de récif (\*). Les baleinières de récif faisaient partie de l'équipement de tous les bâtiments affectés en Polynésie. Elles étaient armées par de solides Tahitiens indispensables pour franchir les passes au milieu du récif. Dans le petit port de Rurutu se trouvait une petite embarcation à rames avec une voile grande comme un mouchoir de poche, dotée d'un abri sommaire et armée par un Australien venant d'arriver directement du Chili à la rame. La seule escale qu'il avait faite, était dans les îles Acteons, atolls déserts au large de Mururoa. C'était un véritable exploit eu égard à la rusticité des moyens dont il disposait (pas de GPS naturellement, pas de radio, pas de gyrocompas). Il devait continuer son chemin sur l'Australie mais j'ai cru comprendre qu'il renonça au dernier moment et qu'il termina son voyage sur un cargo via Papeete.

*(Commentaire d'Hubert de Gevigney du 19/08/12)*

*"En fait, le rameur était un Suédois qui avait eu une romance – et deux filles - avec une femme des îles Cook. De retour dans sa Suède natale, il en avait eu la nostalgie et avait décidé de les retrouver ... à la rame. Il avait déjà essayé une première fois en longeant les routes d'Afrique – Suez était fermé-, avait fait une escale à Diego-Suarez où il avait été reçu par le commandant de l'EV Henry. Malheureusement, il avait été fait aux pattes par les pirates dans le détroit de Malacca et miraculeusement récupéré puis rapatrié par un cargo suédois. De retour à la case départ, il avait essayé par l'ouest, avait visé Panama mais avait dérivé sur les côtes du Brésil où un autre cargo lui avait fait passer le canal et l'avait laissé à Valparaiso. De là il avait visé Tahiti mais avait dérivé sur Rurutu (après, au Sud il n'y a plus rien !!!). Garçon incroyable, il ne voyait aucun exploit dans ce qu'il était en train de réaliser...."*

L'équipage eut droit à un tamara organisé par la population ainsi qu'au chapeau traditionnel confectionné sur place par les femmes locales. Le 31 Mai ou 1er Juin étant le dimanche de Pentecôte, une partie de l'équipage a pu assister au culte au temple et profiter de l'ambiance et de la ferveur particulière qui règne dans ces manifestations et du spectacle de toutes ces polynésiennes dans leurs belles tenues du dimanche agrémentées de leurs plus jolis chapeaux (\*).

Au retour le 2 Juin, passage par Rimatara, autre île australe, pour embarquer la conseillère territoriale et maire de cette île qui regagnait Papeete. L'embarquement se fit dans des conditions acrobatiques et la conseillère tomba à l'eau entre l'embarcation qui l'amenait à bord et la coupée. Heureusement, en vraie femme polynésienne, elle prit très bien cet incident comme faisant partie des risques du métier.

*(Témoignage très imagé de Georges le Tallec du 2 Septembre 2012)*

*"Au cours d'une brève halte à Rimatara, Madame le Maire nous a fait un petit exploit. Le zodiac, patron QM Le Du, brigadier QM Lacoste, et comme passagère Madame le Maire se présente pour accoster. Le Bourdais est stoppé en travers de la grande houle. La bosse du Zodiac est passée."*

*Madame se lève pour monter à l'échelle de pilote. Elle est très belle, robe longue blanche, couronne de fleurs, plus un petit bouquet pour le Commandant. Le matelot qui avait pris la bosse l'avait tournée à la coupée. Le Zodiac s'est trouvé presque au garde à vous avec éjection de la Dame, la robe blanche ouverte comme une coupelle de parachute, elle était découronnée mais elle n'avait pas lâché son bouquet. Elle a réussi à monter l'échelle de pilote".*

*(Témoignage également imagé de Jean-Paul Lecouvey 24 Août 2012)*

*"A Rimatara, Madame la Conseillère territoriale avait tenu à franchir les passes avec son équipage avant d'accepter un transfert dans le Zodiac du bord. Celui-ci s'est présenté sur tribord .... Un mousse mécano se trouvant là par hasard, et peu au fait des subtilités du boscotage, prit le bout avant et le frappa raide sur le premier taquet venu. L'effet fut immédiat. Au coup de roulis suivant, sur bâbord, le canot pneumatique se retrouva à la verticale (pas tout à fait quand même ! note du rédacteur). Madame exécuta un "cul par dessus tête" mémorable et nagea avec grâce malgré sa robe longue tahitienne. Un peu plus loin flottaient sa petite valise et sa couronne de fleurs".*

Le 9 Juin, départ pour Mururoa que je retrouvais avec plaisir après moins d'un an d'absence. L'équipage put alors se rendre compte de l'atmosphère très spéciale qui régnait à Mururoa faite de décontraction dans la vie de tous les jours mais aussi de travail intensif, 7 jours sur 7, heureusement agrémentée de loisirs, particulièrement nautiques. C'était la dernière campagne avec tirs aériens et le Bourdais put ainsi contempler à loisir l'énorme ballon gonflé à l'hélium avant son transfert vers une barge ancrée devant un des deux PEA (poste d'enregistrement avancé) et à laquelle sera accrochée la cabine contenant l'engin à une altitude d'environ 400 mètres (\*). Le Bourdais était à quai, ce qui facilitait beaucoup la vie quotidienne (\*). Pour ma part, j'ai retrouvé avec satisfaction la plupart de ceux que j'avais connus dans mes campagnes précédentes et ai même pu assister à un briefing avant tir dans la lignée des très nombreux briefings d'avant tir auxquels j'avais assisté dans mes campagnes précédentes. Le 15 juin, appareillage avec l'ensemble des bâtiments présents à Mururoa pour assister au tir Capricorne (\*). Je pense que le Bourdais est peut-être le seul tir auquel un aviso-escorte ait assisté en direct car habituellement ceux-ci étaient en station météo pendant les tirs et donc fort éloignés de Mururoa.

Le radar de poursuite de l'avisos en mission météo en piquet à l'est de Mururoa étant tombé en panne, le Bourdais lui apporta la pièce manquante en provenance de son propre radar, ce qui fut sa seule participation directe à ce tir. Je dois avouer, mais je pense qu'il y a prescription, que ce mouvement, qui a duré 48 heures, n'a pas été signalé, de mon fait, au service de la solde car il faisait perdre une partie non négligeable de solde à tout l'équipage, ce qui était une conséquence paradoxale du régime Jeanne d'Arc signalé plus haut.

Pendant son séjour, le Bourdais eut droit à un sérieux coup de vent d'est dont Mururoa était coutumier à cette époque de l'année, qui mit à l'épreuve son amarrage à tel point qu'un bolard se cassa et tomba à l'eau. Il put être récupéré et réparé ensuite à Papeete.

Aucun opposant ne se manifestant, le Bourdais regagne Papeete le 2 Juillet.

Le 3 Juillet escale à Raiatea (\*) pour y débarquer les athlètes participant aux championnats de Polynésie.

Le 12 Juillet nouvelle escale à Raiatea pour participer aux fêtes du 14 Juillet. Après la participation au défilé, le Bourdais eut la visite fort appréciée de miss Raiatea accompagnée par l'administrateur des îles sous le vent (\*).

Retour sur Papeete le 16 Juillet pour rapatrier les participants aux championnats de Polynésie. La traversée dura la journée dans des conditions météo inconfortables mettant à l'épreuve beaucoup d'estomacs peu habitués aux grandes traversées maritimes.

Puis nouveau transit vers Raiatea et passage par la superbe baie de Cook à Moorea.

Je me souviens d'un événement lié à nos expérimentations. Comme tous les bâtiments affectés au CEP, le Bourdais était équipé d'un enregistreur de radioactivité dont le tracé était, comme il se devait, habituellement parfaitement plat. Or, le 18 Juillet au matin, le tracé présentait un pic indiquant qu'il s'était passé quelque chose pendant la nuit. Effectivement, le tir Centaure du 17 Juillet avait donné lieu à une sous puissance et le nuage était parti dans les basses couches de l'atmosphère avec un régime de vent d'est qui l'avait amené à survoler Tahiti à un niveau dont je peux témoigner personnellement qu'il n'avait aucune signification sur le plan de la santé.

Courant Juillet, changement de programme. Suite à l'indisponibilité de l'EV Henry, le Bourdais est désigné pour faire piquet météo dans le sud des îles australes par 30 degrés de latitude sud, à environ 600 nautiques de Tahiti. Pendant près d'un mois, du 20 Juillet au 20 Août, le Bourdais a donc connu le rythme des sondages météo dont le nombre journalier dépendait du déroulement des tirs à Mururoa. Notre seule compagnie était celle des grands albatros venus du grand sud qui nous accompagnaient parfois avec leurs longs vols planés très impressionnants, au raz des vagues.

Trois événements survenus au cours de cette campagne météo méritent d'être cités. Tout d'abord, la rencontre avec le Perceval, navire britannique d'observation de nos expérimentations, en route vers l'Australie. Par le plus grand des hasards (?), ce bâtiment est tombé en panne à proximité du Bourdais mais a pu réparer sur place. Il nous a tenu compagnie près de 36 heures. J'ai même pu rendre visite au commandant. Nous avons aussi rencontré un chalutier sud coréen qui nous a ravitaillés en poissons frais. La vie à bord de ces chalutiers, dont les campagnes duraient plusieurs mois, devaient être très éprouvantes pour l'équipage et, en tous cas, très éloignée du confort qu'offrait le Bourdais.

Au milieu de la mission, la Punaroo (ou Papenoo) nous ravitailla en vivres frais et gas-oil et permit aussi la relève de l'officier en second, le CC Raguét par le LV Voulgre (\*).

La fin de la mission météo fut l'objet d'une petite fête avec envol de ballons dédicacés (\*) mais je doute, eu égard à notre position, que certains aient atteint une terre ferme.

Le séjour à Papeete précédant le voyage de retour à Diego-Suarez fut l'occasion d'un travail intensif de remise en état du bâtiment, en particulier du côté des groupes électrogènes.

Petit détail, début Septembre juste avant notre départ de Tahiti, je me suis fait refaire mon permis de conduire, car l'ancien, datant du 17/07/51, en un seul volet, avait nettement pris un coup de vieux. J'ai donné comme domicile « AE Cdt Bourdais Paris Naval 75200 » et je n'ai pas fait corriger mon permis depuis. Je suis donc probablement un des seuls à avoir conservé l'adresse du Cdt Bourdais sur un document officiel, ce qui intrigue toujours les gendarmes lors d'un contrôle routier.

*(Je ne suis effectivement pas le seul car j'ai su depuis qu'un autre permis a également comme adresse "Commandant Bourdais - BCN Paris Naval". Il a été délivré le 19/10/1965 à un quartier maître du Bourdais par le Gouverneur Chef du Territoire des Iles de Saint Pierre et Miquelon)*

Le 5 Septembre départ pour Nouméa. Pour certains, il y avait beaucoup de nostalgie à quitter la Polynésie mais, pour beaucoup, il y avait la perspective de retrouver Diego-Suarez où les familles les attendaient depuis plusieurs mois.

Au cours de la soirée du premier jour, passage rapide à l'intérieur du magnifique lagon de Bora-Bora puis route sur les Nouvelles Hébrides avec passage dans la mer de Koro.

Arrivée à Nouméa le 13 Septembre par le sud de la Grande Île pour quatre jours d'escale dans un port où le Bourdais avait déjà fait escale lors de son trajet aller vers Papeete.

Départ pour Manille le 17 Septembre. Dans la soirée, au large de la côte Nord de la Nouvelle-Calédonie, un matelot est pris d'une crise d'épilepsie dans le poste équipage. C'est là où l'on apprécie d'avoir un médecin à bord car c'est extrêmement impressionnant. J'envisageais déjà une escale d'urgence à Koné dans le Nord de la Calédonie ou à défaut à Port Moresby en Papouasie Nouvelle Guinée. Heureusement, grâce au docteur Martin, tout est entré dans l'ordre et le débarquement du malade put être reporté à Manille.

La traversée permit de longer une côte bordée d'îles avec de nombreux volcans dont les éruptions étaient très impressionnantes surtout la nuit. Sur le trajet Nouvelle Guinée-Détroit de San Bernardino, se trouvaient deux petites îles, les îles Sansorol. Celles-ci étant pratiquement sur notre route et le passage entre ces îles (environ un mille nautique) étant qualifié de sain par les Instructions Nautiques, j'ai donc décidé, en vertu de ce qu'en droit de la mer, on appelle le passage innocent, de passer entre ces deux îles au grand étonnement de la population mais j'avoue avoir été soulagé quand nous avons regagné le large.

Le franchissement du détroit de San Bernardino marquait notre entrée dans la mer des Philippines. Vingt ans auparavant, j'y étais entré avec le LSM 9014 au cours de son transit avec 5 autres LSM entre San Francisco et Saïgon, traversée de près de deux mois, marquée par la chute de Dien Bien Phu lors de l'escale à Pearl Harbour le 7 mai 1954 puis par le passage à proximité de Bikini entre deux explosions nucléaires américaines de très fortes puissances, l'une de 6,9 Mt le 26 avril, l'autre de 13,5 Mt le 15 Mai nettement plus polluantes que nos tirs au CEP car effectuées au sol sur cet atoll, ce qui relativise beaucoup l'impact radiologique de nos expérimentations effectuées pour la plupart en aérien ou en sous sol et dont la puissance maximum a été de l'ordre de la MT, ce qui représente quand même 60 fois Hiroshima.

Le 27 Septembre, escale mémorable, surtout pour l'équipage à Manille qui a beaucoup apprécié la gentillesse de cette population et surtout, je crois, de la gent féminine. L'affrètement d'un charter par l'équipage entre Manille et Diego-Suarez avait même été envisagé mais ce beau projet n'eut malheureusement (ou heureusement !) pas de suite.

Le 8 Octobre, appareillage pour Medan dans l'île de Sumatra, et dont j'avais pratiquement découvert l'existence à l'occasion de l'envoi de notre programme de traversée prévu par l'EMM. Navigation le long des côtes de Palawan puis passage dans le détroit international de Mindoro entre les Philippines et Bornéo devant un bâtiment de la Marine philippine très étonné de nous voir là. Puis navigation le long des côtes de Bornéo où le loch est tombé en panne à la suite d'un choc avec un objet submergé.

Au large de Singapour, rencontre avec des bâtiments de la Marine Nationale, dont le Duquesne et le Jauréguiberry accompagnés du bâtiment atelier la Garonne, en exercice dans la région. Singapour marquait la limite entre les zones Pacifique et Océan Indien, donc pour le Bourdais marquait un changement de régime de solde avec retour au régime Diego-Suarez. Heureusement, le Second-Maître météo qui avait déjà fait ce transit avec un autre aviso-escorteur a fait remarquer au commissaire et à moi-même que son bâtiment avait gardé le régime Polynésie jusqu'à son arrivée à Diego-Suarez. Message est donc fait à Paris pour évoquer ce précédent. L'EMM a répondu assez rapidement, à la grande satisfaction de tous, que le même régime serait appliqué au Bourdais.

Le 8 Octobre, accostage, en compagnie du BSL Garonne, à Belawan, port de Medan, la deuxième ville de Sumatra, siège d'une base navale de la Marine indonésienne qui nous reçut avec beaucoup de courtoisie. Au cours de cette escale, j'ai eu la chance de pouvoir faire une excursion organisée par l'attaché de Défense à Djakarta, au lac Toba qui est un lac d'altitude au milieu de l'île de Sumatra et qui est un site merveilleux.

Comme l'eau du port de Medan est très boueuse et donc sans la visibilité suffisante pour changer le sabre du loch, la Marine indonésienne nous a proposé de faire une courte escale dans l'île de Sabang à la pointe nord de Sumatra où elle avait une petite base. Cette île a été ravagée par le tsunami de 2004.

Le mouillage à Sabang s'est révélé assez délicat car il y avait à peine la zone d'évitage mais le changement du loch a pu se faire dans d'excellentes conditions de visibilité dans cette île apparemment pleine de charmes, où je pense qu'aucun bâtiment de la Marine Nationale n'avait déjà fait escale et peut-être non plus à ce jour.

Le 17 Octobre entrée et accostage dans le port de Madras avec la Garonne et premier contact avec ce pays continent aux villes surpeuplées qu'est l'Inde. Voyage avec l'attaché de Défense à Delhi vers Pondichéry avec visite des temples de Mahabalipuram et Kanchipuram qui sont des merveilles de l'art indien. Le trajet longeait également deux centrales nucléaires, exemple type de la coexistence de deux modes de vie totalement étrangers l'un à l'autre. Pondichéry, petite ville indienne, a gardé beaucoup de souvenirs de son passé de comptoir français en Inde. En particulier, rencontre avec des anciens ressortissants français cultivant le souvenir de la France encore très présente, ne serait-ce que par le nom de certaines rues et surtout la présence d'une alliance française très active. Le lycée français de Pondichéry est le plus important lycée français en Asie. Au passage, petit détour par l'ashram de Sri Aurobindo, création déjà ancienne mais toujours très vivante.

Le 22 Octobre, appareillage vers Djibouti avec contournement du Sri Lanka, le détroit séparant le Sri Lanka de l'Inde n'étant accessible qu'à des embarcations de faible tirant d'eau.

Au cours du transit le long des côtes indiennes, passage devant Bombay où la Marine indienne était en plein exercice. Cette rencontre avec la Marine indienne a été marquée par des passages à grande vitesse de bâtiments indiens sur notre arrière dont la signification sur le moment m'a échappé mais comme nous étions au large de la limite de douze nautiques des eaux territoriales, il n'y avait qu'à assister au spectacle avec philosophie.

Puis transit vers l'entrée du golfe arabo-persique et enfin cap sur Djibouti en longeant les côtes d'Oman puis du Yémen.

Le 2 Novembre, accostage à Djibouti. Le CA Schweitzer, Alindien, est venu nous rendre visite mais, à mon grand étonnement, il ne s'est intéressé qu'à la tourelle de 100 mm car un accident mortel avait eu lieu quelques jours auparavant sur un autre aviso escorteur, sans avoir un mot pour l'équipage d'un bâtiment qui rentrait d'une tournée de neuf mois sans histoire hors de sa zone d'affectation.

Le 12 Novembre appareillage pour Diego-Suarez où le Bourdais a accosté le 19 Novembre, retrouvant son port base avec une grande satisfaction pour l'équipage et les familles. Il faut dire que l'affectation sur le Bourdais était une affectation de deux ans donnant droit au séjour de la famille dans le port base. Or, depuis son départ de Lorient en Avril 1973 jusqu'en Novembre 1974, soit 18 mois, le Bourdais n'avait passé qu'au plus 80 jours à Diego-Suarez, ce qui pouvait à juste titre créer quelques tensions au sein des couples dont certaines épouses supportaient mal l'absence du chef de famille, surtout dans un pays qui leur était totalement étranger. De plus, des grèves de la poste au cours des derniers mois de 1974 ont rendu très difficiles l'acheminement du courrier. La Marine a heureusement mis en place des circuits parallèles qui ont atténué l'impact de cette grève. De plus, beaucoup de solidarité s'était créée entre les familles dont le MP Guy Adam peut témoigner.

Avant l'IPER prévue en Décembre et heureusement rallongée de deux semaines par rapport aux prévisions plutôt étiquées de l'Etat-major d'Alindien, le Bourdais fit une escale à la Réunion pour embarquer gas-oil et vivres destinés à la station météo de Tromelin. Comme il était hors de question d'envoyer une embarcation à terre à Tromelin, le ravitaillement se fit par vat-et vient entre la chaloupe du Bourdais au large et la terre. L'avantage était que les fûts de 200 litres de gas-oil flottaient et pouvaient donc être transférés à terre par ce moyen.

Une escale aux Comores fut aussi programmée pour accompagner la commission chargée de superviser le référendum d'autodétermination qui devait avoir lieu le 22 Décembre 1974. Ce référendum eut pour résultat la partition des Comores car Mayotte vota pour rester dans la République française et devenir département français le 31 Mars 2011. Le Bourdais fit ainsi escale à Anjouan, puis mouilla au large de Mohéli qui était une île magnifique, vierge de tout tourisme, puis enfin au large de Moroni dans la grande Comore. Moroni était à l'image des Comores, extrêmement pauvre, avec un ravitaillement par mer très difficile. Il y avait un seul poste de mouillage devant Moroni que le Bourdais dut évacuer pour permettre au seul bâtiment ravitaillant l'île de débarquer riz et autres denrées alimentaires nécessaires pour la survie des populations. Au cours du trajet du retour, le Bourdais traversa le lagon de Mayotte terminant ainsi son périple aux Comores.

L'IPER commença mi Décembre. Les fêtes de Noël et Jour de l'an purent ainsi, pour certains, être passées en famille. Pour ma part, mon épouse et mes deux derniers enfants (12 ans et 7 ans) ont pu venir à Diego-Suarez et passer ainsi près de trois mois entre Diego-Suarez et la Réunion. Le trajet aérien entre la Réunion et Diego-Suarez s'est effectué en Transall de l'arme de l'air nettement moins confortable qu'Air France entre Paris et la Réunion.

La vie en famille à Diego-Suarez était agréable avec les bains de mer à la plage de Ramene ou un petit saut dans la mer d'Émeraude à l'entrée de la magnifique rade de Diego-Suarez sous le Cap d'Ambre. Le camp Joffre au dessus de Diego-Suarez offrait un peu de fraîcheur nocturne.

Mon épouse et moi-même avons pu passer quelques jours à Tanarive et Antsirabe pendant que les enfants faisaient leur scolarité à l'école primaire de Diego-Suarez.

L'IPER se déroulait normalement avec la participation active du personnel du bord. Seule ombre au tableau, l'arsenal de Diego-Suarez devait être remis à l'État malgache le 31 Janvier 1974 et personne ne savait ce qui se passerait après cette date. Or, le 31 Janvier au soir, le directeur français de l'arsenal remit les clés de l'arsenal au nouveau directeur malgache et l'IPER du Bourdais fut brutalement interrompu.

Après une sortie des familles le 5 Février, le Bourdais dut alors rallier la Réunion le 11 Février, pour terminer son IPER avec l'aide du bâtiment atelier la Garonne à Ports des Galets.  
(Témoignage d'Hubert de Gevigney du 19 Aout 2012.)

*"Nous avons quitté définitivement Diego le 11 février, deux jours après mes fiançailles. J'avais eu l'autorisation du commandant, comme il était d'usage à l'époque, même s'il avait un peu hésité, car j'étais le dernier et onzième ou douzième à faire la même démarche !! et la veille de l'assassinat sur la route de l'aéroport d'Ivato, du tout nouveau chef d'état major malgache, le colonel de gendarmerie Ratsimandrava".*

Mi Février, Didier Rasiraka, ancien élève de l'Ecole Navale, prit le pouvoir à la suite d'un coup d'état. Sa première décision fut d'isoler entièrement Madagascar du reste du monde et cet état de fait dura près de deux mois au grand dam des familles qui restaient sur place. Heureusement pour ma famille, celle-ci put prendre passage sur le DC3 Marine qui, au dernier moment avant le black-out total, quitta Diego-Suarez, pour la Réunion et put ainsi passer quelques semaines à Port des Galets en profitant de l'hospitalité offerte par un officier de Marine de réserve qui avait fait auparavant une période sur le Bourdais pendant son séjour aux Comores.

Grâce à l'EV Massoneau qui avait des accointances avec le directeur des Eaux et forêts de la Réunion, j'ai pu faire une excursion de trois jours dans les cirques de Mafate et de Salazie jusqu'à Cillaos dans des paysages superbes et occupés par une population pratiquement coupée du monde, descendant des anciens esclaves fugitifs qui avaient trouvé refuge dans ces montagnes

Pendant quelque temps, le Bourdais hébergea Al Indien et son état-major pendant le carénage de la Charente à Durban (?), ce qui créa quelques frictions surtout chez les officiers-mariniers pour des problèmes de solde car l'état-major d'Alindien conservait la solde de Djibouti incomparablement supérieure à celle de Diego-Suarez, recréant ce sentiment d'iniquité déjà vécu auparavant. Heureusement cette situation ne dura que quelques semaines.

Début mars, le Bourdais appareilla pour les Seychelles où il devait retrouver la Charente qui faisait escale à Mahé tandis que le Bourdais allait faire une escale à la Digue, petite île en dehors de tout circuit touristique avec un seul hôtel tenu par un allemand et sa très jolie compagne qui étaient pratiquement les seuls européens de l'île. Une excursion fut organisée sur l'île Praslin en face de la Digue célèbre par ses noix de cocos doubles très évocatrices mais strictement protégées. Un pique-nique sur une petite île au Nord de la Digue fut également organisé. J'en ai surtout gardé le souvenir d'une chaleur accablante dans un décor pourtant paradisiaque rappelant étonnamment les atolls polynésiens.

Appareillage pour Djibouti avec la Charente et quelques autres bâtiments, ce qui a donné lieu à quelques exercices de groupe, ce à quoi, le Bourdais n'était guère habitué, avec ravitaillement à la mer avec la Charente et transfert de l'Amiral Schweitzer pour une inspection générale (?).

Séjour pour quelques jours à Djibouti. J'ai pu passer un week-end à Obock avec pour seule préoccupation de survivre à cette extrême chaleur qui rendait même les bains de mer difficilement supportables.

Appareillage en Avril pour un long périple qui devait amener le Bourdais à Calcutta, Chittagong, Port Blair dans les îles Andaman, Diego-Garcia, la Réunion puis Diego-Suarez.

Une caractéristique de cette traversée fut que pendant une dizaine de jours au moins le Bourdais s'est trouvé dans une zone où les liaisons avec la Marine se sont révélées impraticables, ce qui a eu pour conséquence que le Bourdais n'a eu connaissance du changement de son programme qu'à Chittagong où il a appris que la destination finale n'était plus Diego-Suarez mais Djibouti, ce qui, une fois de plus, n'arrangeait pas les familles dont certaines avaient prévu de faire le déplacement à Diego-Suarez et qui n'ont pu être prévenues que tardivement et même trop tard. Je pense qu'à l'époque actuelle, ces problèmes de liaisons aussi bien postales que radio n'existent plus mais en 1974-1975, ils ont quand même eu beaucoup d'importance dans la vie du Bourdais et de son équipage.

Au départ de Djibouti, passage devant l'île de Socotra, île entièrement fermée au monde où devait se trouver une base navale soviétique. Pendant toute une après-midi, le Bourdais se trouva au milieu de dizaines de souffleurs dont le spectacle offrait une distraction bienvenue au cours de cette longue traversée. J'ai gardé un film de ce ballet de souffleurs, célèbre depuis dans ma famille.

Une escale à Calcutta (29 Avril-3 Mai) n'est pas une escale ordinaire. D'abord, les liaisons radio avec la terre sont difficiles car la première chose à faire, c'est de trouver le pilote indispensable pour remonter la rivière dont la remontée prend presque la journée et qui n'est pas une partie de plaisir à cause de l'intensité du trafic auquel le pilote est assez indifférent eu égard au sentiment de supériorité évident qu'il éprouvait à piloter un navire de guerre. A cause du phénomène de mascaret, l'accostage et l'amarrage à Calcutta prend plusieurs heures car il faut amarrer le bâtiment avec de nombreuses chaînes manipulées à la main par une armée d'indiens, le tout sous un soleil de plomb.

*(Témoignage de Jacques Kempf du 24 Août 2012 en provenance de Singapour où il est résident.)*

*"Je me souviens très bien du poste de manœuvre à Calcutta : Jeune midship « Machines », j'étais à la Machine AR...Malgré mes demandes répétées de balancer les moteurs pour ne pas les laisser trop longtemps au ralenti, refus de la passerelle et au moment où nous avons eu besoin d'un de ces moteurs, lorsque j'ai augmenté le cran de crémaillère », voulu accélérer la vitesse du moteur que je venais d'embrayer sur la ligne d'arbre, celui-ci a calé ... Panique à la passerelle.... Heureusement, nos mécanos, très compétents et efficaces ont su rapidement intervenir et rendre disponible la ligne d'arbre défaillante..."*

*(Note du rédacteur : Je ne me souviens pas qu'il y ait eu un moment de panique, de toute façon, à ce moment là de la manœuvre, il n'y avait rien d'urgent, sinon pour soulager les manipulations des chaînes d'amarrage. De toute façon, la "Machine" ne m'a jamais trahi, encore un grand merci à elle).*

*(Témoignage de JP Lecouvey du 24 Août 2012).*

*"Accostage à Calcutta : le 29 Avril 1974, jour de mes 27 ans. Peut-être le poste de manœuvre le plus long de ma carrière. Cinq heures, il me semble. Et les fameux armorqueurs à bras par moi surnommés car fonctionnant à l'huile coude. Incroyable ! "*

Ensuite, la vie pour le commandant devient très active et assez fatigante avec les innombrables visites à effectuer dans cette mégapole impressionnante, le tout accompagné d'innombrables tasses de thé ou de café. Le consul de France, que j'ai ensuite retrouvé à Tahiti en 1979, avait profité de cette escale pour organiser une magnifique réception avec le gratin de la société de Calcutta et de la Marine indienne, ce qui fut l'occasion pour l'état-major de revêtir la tenue de gala avec spencer à bande d'or (\*). Pour ma part, j'ai gardé de cette escale un souvenir mitigé car je sortais d'un traitement ambulatoire pour amibiase contracté auparavant à Mururoa, ce qui m'avait assez fatigué.

La réception du courrier à la poste principale de Calcutta se révéla épique, car le vaguemestre, le Second-Maître Durand de Gevigney, maintenant CA (2S) dut fouiller toute la poste pour trouver le courrier que nous était destiné. De plus, le Bourdais devait recevoir une culasse pour un des canons de 100 mm, culasse qui fut introuvable malgré les recherches entreprises par l'officier canonier, le LV Houot. A ce jour, j'ignore toujours le sort de cette culasse. De même, le courrier au départ mit plusieurs mois pour arriver en France, ce qui ne facilita pas la gestion des documents administratifs et du courrier personnel.

Le 3 mai départ pour Chittagong, accueil le 5 Mai par la marine du Bangladesh qui nous mit à couple du probablement seul bâtiment en état de marche dont elle disposait (\*). Le propre d'une escale à Chittagong en 1975, c'est que c'était une escale où il n'y avait strictement rien à faire pour l'équipage sinon un vague hall d'hôtel avec un bar assez minable, de plus non climatisé. Une petite réception fut quand même organisée à bord, avec entre autres, les quelques français présents à Chittagong. A la fin de la réception, vers minuit, l'un d'entre eux, probablement un peu éméché, tomba à l'eau en franchissant la coupée. Heureusement, le factionnaire plongea immédiatement et le récupéra, à mon grand soulagement, un peu plus loin à cause du courant au milieu des chaînes d'amarrage dans une eau à visibilité nulle. J'ai pu obtenir pour lui un témoignage de satisfaction de l'Amiral Schweitzer.

*(Témoignage de JP Lecouvey).*

*"Le miraculé de Chittagong : L'infortuné invité, tombé à l'eau en quittant le bord fut sauvé miraculeusement par un garçon au caractère difficile, d'ailleurs consigné pour le temps de l'escale et qui n'hésita pas à risquer sa propre vie en plongeant par une nuit noire dans une eau qui ne l'était pas moins. Le convive avait coulé et notre sauveteur eut l'incroyable chance de le retrouver à l'aveugle par plusieurs mètres de fond. L'homme fut sauvé et la punition levée pour notre héros."*

*(Témoignage de Jacques Kempf du 24 Août 2012.)*

*"J'étais officier de garde et l'on m'annonçât le matin la visite officielle de l'ambassadeur de France. J'avais compris qu'il venait déjeuner avec le Commandant.*

*A l'arrivée de l'ambassadeur, la garde était au complet et j'avais récupéré un sabre auprès des d'un des enseignes du bord. Une première pour moi. Notre clairon a joué aussi bien que d'habitude...L'ambassadeur a passé la garde en revue et alors que je le saluais, il m'a tendu la main...Le commandant, d'un clin d'œil m'a fait comprendre que je pouvais lui tendre la mienne...Croyant que l'ambassadeur allait passer quelques heures à bord, oh erreur, j'avais libéré tout le monde... Rapidement alerté par un autre officier, j'ai réajusté mon uniforme et tenté de récupérer les hommes composant la garde. J'y suis parvenu ... presque...Il manquait le clairon qui s'était déjà remis en tenue de travail...Lorsque l'ambassadeur a quitté le bord, nous avons eu droit à une sonnerie parfaite...un des membres de la garde m'avait dit qu'il savait jouer du clairon...alors j'ai pris le risque. Le Commandant avait bien remarqué une anomalie...je lui ai expliqué par la suite...Toujours le même jour, et en fin de soirée (il n'y avait à bord que le personnel de service) l'officier marinier "météo" ...est venu m'annoncer une alerte cyclone...Les infos, arrivant par télex à l'époque, étaient assez contradictoires... Nous avons démontés tous les tauds et triplé les aussières...J'avoue que je n'étais pas rassuré. J'ai attendu le retour de notre commandant pour l'informer...Il m'a dit : "Tenez vous informé, si la situation devient critique, prévenez moi...Je vais me coucher..." Ce que je peux dire aujourd'hui, c'est que le cyclone a passé son chemin... et que j'ai passé une nuit longue et difficile." (Note du rédacteur : Merci pour tous ces détails que j'avais oubliés)*

A Chittagong, le changement de programme nous parvint enfin mais l'officier de navigation, l'EV Rouffignac avait déjà préparé le programme pour une escale à Port Blair dans les îles Andaman. Comme la traversée sur Djibouti devait durer 13 jours et qu'il fallait meubler un peu ces longues journées, j'ai conservé la première partie du programme qui nous faisait passer au large de l'île de Baren, petite île volcanique déserte avec un joli petit cône de cendres (\*). La tentation était grande d'aller voir cette île de plus près, c'est ainsi que quelques heureux purent mettre pied à terre quelques instants dans cette île dont je pense qu'aucun français n'avait foulé le sol auparavant. A cette petite expédition, j'avais joint le factionnaire sauveteur de Chittagong qui fut ainsi le prétexte de cette escapade.

J'avais pris, au cours de ces longues traversées, l'habitude de couper leur monotonie par une baignade en plein océan par plusieurs milliers de mètres de fond, ce qui en dissuadait certains. Le tout sous la surveillance vigilante de factionnaires armés de fusils pour les requins éventuels et avec un comptage très précis des dizaines de baigneurs à l'aller comme au retour pour être sûr de ne laisser personne sur place.

*(Témoignage de JP Lecouvey)*

*"Baignades en mer : la sentinelle aux Jean-Louis était le plus souvent le maître fusilier Le Gall dit "Vieux soldat"*

Dans la nuit précédent l'arrivée à Djibouti, j'ai fait mes adieux à l'équipage à qui j'ai adressé tous mes remerciements pour m'avoir servi avec beaucoup d'efficacité et de dévouement pendant cette longue et très riche année de mon dernier commandement à la mer d'un bâtiment de la Marine Nationale.

Mi-mai arrivée à Djibouti, préparation de la suite pour mon successeur le CF Barthes à qui j'ai passé le commandement le 28 Mai. Dernière photo avec les boys comoriens (\*) dont j'avais apprécié la présence discrète mais qui, tous les matins en mer, s'enquerraient auprès de l'officier de quart de la direction de la Mecque pour faire leur prière.

Retour en France pour rallier l'EAMEA où j'ai exercé successivement les fonctions de Commandant en second puis de commandant avant de rallier Mururoa en Octobre 1978 où j'ai exercé les fonctions de commandant en second avant de prendre les fonctions de commandant la Marine Papeete d'Octobre 1979 à Novembre 1981. A l'occasion de ma prise de commandement, je me suis trouvé de l'autre côté de la barrière en passant en revue les équipages des avisos escorteurs présents ce jour à Papeete. Le temps passe !

Fait à Colonzelle, le 23 Octobre 2012.

(\*) Ce sigle indique qu'une photo figure sur le site internet de l'Amicale des Anciens Marins du Commandant Bourdais : [www.anciensdubourdais.fr](http://www.anciensdubourdais.fr)

© Guy Spilliaert