

COLS BLEUS

marine et arsenaux / n°1295 / 8 septembre 73 / 1,80 f



LE "COMMANDANT BOURDAIS" SAUVE L'EQUIPAGE DU CHALUTIER "NEWEBERG"

Le Zodiac s'approche du « Neweberg » en détresse



L'ÉQUIPAGE seychellois d'un chalutier d'origine Sud-Africaine appartenant à un Américain a été sauvé par un navire de guerre français en plein milieu de l'Océan Indien.

Telle est la curieuse et dramatique aventure qui nous donne une preuve de plus de la solidarité internationale qui unit les gens de mer.

Tout commence aux Seychelles. Un ingénieur américain travaille dans la station de poursuite de satellites qui est installée dans cet archipel de l'Océan Indien. Il est heureux dans ce petit paradis terrestre. Un jour la N.A.S.A. décide de le muter en Amérique. Il découvre alors l'attachement qu'il a pour les Seychelles. Il ne pourra plus se réadapter à l'« American way of life ». C'est décidé, il reste.

Et il élabore un surprenant et magnifique projet. Pour vivre plus profondément dans ces îles et sur cette mer dont il ne peut se passer, il décide de devenir marin. A 30 ans, il abandonne tout et, réunissant quelques économies, il achète un chalutier en Afrique du Sud. Il le confie à un équipage inexpérimenté qui a tôt fait de l'échouer sur une plage à proximité de Beira, au Mozambique. Trois mois plus tard, le « Neweberg » est déséchoué, remis en état et confié à un nouvel armement qui se révèle aussi compétent. De guerre lasse notre Américain décide de ramener lui-même son bateau, avec l'aide de trois amis seychellois. Tous les quatre, un seul étant professionnel de la mer remontent donc lentement le canal du Mozambique. Le rêve est en train de se réaliser et son heureux propriétaire pourra se consacrer à sa nouvelle vocation : la pêche. Il voyagera sans arrêt entre l'Afrique, les Seychelles, les Comores, Maurice, la Réunion, les Maldives. Fini les bureaux et les ordinateurs ; il sera son seul patron, il ira où il voudra, quand il voudra ; les produits de sa pêche assureront sa subsistance. Il est heureux ; une nouvelle vie commence pour lui, une vie de rêve.

Nos quatre apprentis marins naviguent donc sur leur nouvelle acquisition : le « Neweberg ». La mer d'abord calme devient bientôt mauvaise. L'Océan Indien est traître : les coups de mer sont fréquents sous les tropiques. Mais le bateau, bien que petit (il ne fait que 15 mètres de long et ne jauge que 50 tonnes) est bon marin ; il se comporte bien.

Le 9 juillet, dans l'après-midi, une lame arrache le panneau qui protège les machines. L'incident se révèle vite catastrophique : des paquets de mer toujours plus violents envahissent le compartiment des machines, et à 11 heures du soir, c'est le drame. Les machines, entièrement inondées, s'arrêtent brusquement.

Une longue lutte contre les éléments commence et devient si dramatique

qu'après une journée de vains efforts des S.O.S. sont envoyés par radio. Pendant toute la nuit nos quatre hommes se relayent pour pomper avec leurs bras l'eau qui envahit sans arrêt leur bateau. Mais le courage ne suffit pas. La mer est la plus forte.

Et malgré des efforts épuisants et ininterrompus, le niveau monte insidieusement dans la cale. Le bateau s'alourdit, s'enfoncé. Dans quelques heures il coulera.

Les appels de détresse ont heureusement été entendus. Ils sont retransmis à tous les navires qui se trouvent dans le secteur et à toutes les autorités maritimes. Mais cette région de l'océan est éloignée des grandes routes océaniques. Il est donc urgent de dépêcher un bateau. L'amiral commandant la marine à Diego-Suarez, qui se trouve à 300 km du lieu du sinistre, a été informé du drame. Il décide aussitôt d'envoyer un avion de l'aéronautique navale à la recherche du lieu du naufrage et le « Commandant Bourdais » pour secourir les naufragés. Le « Commandant Bourdais » est un aviso-escorteur de notre marine nationale : 100 m de long, 2.300 tonnes, 150 hommes. Le bateau n'a que dix ans mais déjà une longue histoire : jusqu'à l'an dernier, il a été affecté à la surveillance des pêches sur les bancs de Terre-Neuve. Deux fois par ans, il quittait son port d'attache, Lorient, et accompagnait les hardis morutiers qui, souvent au péril de leur vie, vont pêcher dans les eaux froides et régulièrement démontées du Nord-Ouest de l'Atlantique. Le « Commandant Bourdais » était toujours là pour les assister.

Cette tâche noble et harassante, ce service désintéressé et gratuit sont remplis maintenant par un autre bâtiment de la marine nationale, le « Commandant Bourdais » étant affecté maintenant à l'Océan Indien.

Participer à un sauvetage, c'était pour tous les marins du bord l'occasion de retrouver un peu les extraordinaires impressions, la vie intense qui était leur lot sur les bancs de Terre-Neuve. Et c'est donc dans l'enthousiasme général que le « Commandant Bourdais » appareillait dès six heures du matin de Diego-Suarez.

L'avion Atlantic de l'aéronautique navale, a réussi à repérer rapidement le chalutier malgré la mauvaise mer et guide le sauveteur par radio. Si bien que, dès 3 heures de l'après-midi, soit 17 heures après le premier S.O.S. le « Commandant Bourdais », qui a filé 23 nœuds, dans des conditions peu confortables, arrive sur les lieux du drame. Le chalutier n'est plus qu'une épave, balancé comme un bouchon sur une mer tourmentée. Le canot pneumatique du « Commandant Bourdais » est immédiatement mis à l'eau. Aussi curieux que cela paraisse, ces petits canots, qui semblent si fragiles, ont une remar-



Les quatre rescapés



Un Américain, trois Seychellois et trois Bretons

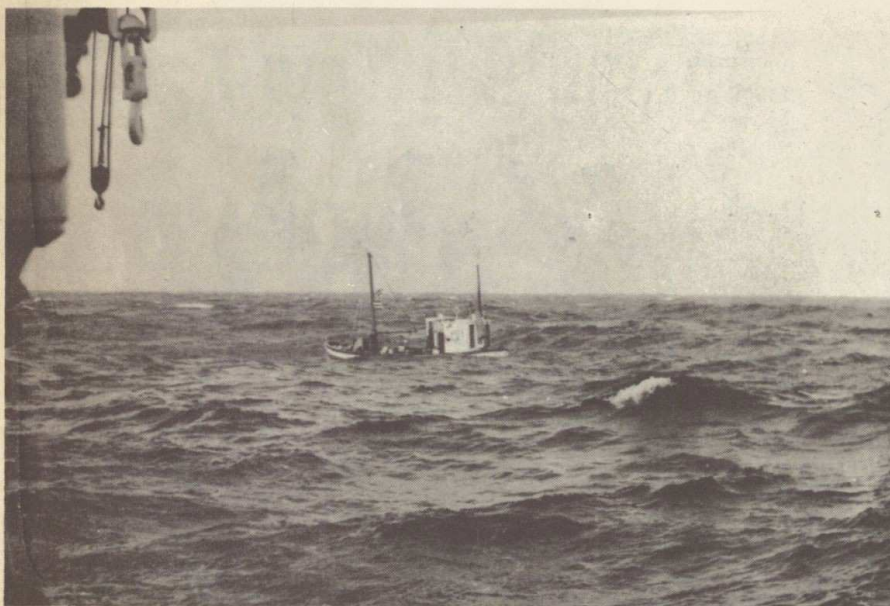
quable tenue à la mer. Ils montent péniblement sur la vague, puis la dévalent à toute allure, ils sont ballotés dans tous les sens, mais ils ne souffrent pas de la violence de la mer puisqu'ils ne lui résistent pas. Le « Commandant Bourdais » est stoppé. Il roule bord sur bord, c'est-à-dire qu'il accuse de temps en temps une inclinaison de 40 degrés dans chaque sens. Dans ces mers là, les plus gros bateaux sont malmenés. Mais rien ne peut résister aux sauveteurs. Dès 16 h 30, les quatre rescapés sont sauvés. Ils sont épuisés et viennent d'échapper à un drame horrible. Toute la nuit, toute la journée, ils ont écopé sans relâche la cale en-

vahie par les flots. Ils ont même construit un radeau avec quatre bidons et deux planches. S'ils avaient été obligés d'abandonner leur bateau, il est certain que leur frêle embarcation de « sauvetage » aurait été rapidement engloutie dans ces vagues de quatre à six mètres de hauteur. Après des heures d'inquiétude croissante, ils retrouvent la vie et s'effondrent d'épuisement et d'émotion. De déception aussi car leur rêve vient de s'évanouir.

Les quatre naufragés étant sauvés, il est alors temps de s'occuper du chalutier. Le commandant du « Bourdais » n'a pas le droit de laisser dériver cette épave abandonnée qui constitue un



Les rescapés et leurs sauveteurs : le quartier-maitre Le Du (X) et le second-maitre Letallec (XX)



Le « Neweberg » est le jouet des flots. Il va couler

danger pour la navigation. Il doit la couler ou la remorquer. Le capitaine de frégate Dupont de Dinechin choisit de la remorquer. Pour lui, comme pour tous les membres de l'équipage, un bateau c'est comme une personne. On ne détruit pas un navire en perdition, on met tout en œuvre pour le sauver. Le travail s'organise rapidement. Toujours avec le radeau pneumatique, on envoie une moto-pompe sur l'épave et on assèche la cale. L'opération est dangereuse : le chalutier risque de sombrer à chaque instant. Le second maître Letallec et le quartier-maitre Le Du sont de vrais marins, des bretons, des manoeuvriers, on les appelle des « Bos-

cos ». Ils ne reculent pas devant le danger ; ils connaissent tous les caprices de la mer. Dans la cale l'eau leur monte jusqu'à la ceinture. Pourtant dans ces conditions inhumaines, ils mènent à bien leur tâche. Bientôt la cale est à demi-asséchée. Mais le bateau flotte bien, tout danger immédiat est écarté. Il est sept heures du soir ; la nuit tombe tôt sous les tropiques. Il faut donc passer rapidement une remorque avant que le jour ne disparaisse.

Et à huit heures, malgré des lames monstrueuses qui maltraitent le sauveteur presque autant que l'épave, un solide câble d'acier relie le « Neweberg » au « Bourdais ». Le remorquage com-

mence alors, à très faible vitesse (5 nœuds) pour ne pas soumettre le chalutier à de trop violents efforts. Tout se passe bien, l'épave, allégée de l'eau qui l'enfonçait dans la mer, semble avoir retrouvé une nouvelle jeunesse. Il suffira de nettoyer les moteurs et de mettre un nouveau panneau pour que le « Neweberg », d'épave, redevienne un bateau. L'espoir renaît à bord, le succès semble complet. On a sauvé l'équipage, on est en train de sauver le bateau. Demain, on sera rendu à Diego-Suarez.

Mais c'est oublier les caprices sournois de la mer. Petit à petit, la cale se remplit à nouveau. Le chalutier s'alourdit, résiste de plus en plus aux coups de mer qui viennent le frapper comme un bélier. Il n'est pas question, en pleine nuit, d'essayer d'épuiser à nouveau la cale. L'océan et l'obscurité font de tristes complices et la mer est bien forte. A 0 h 47, un veilleur qui surveillait avec attention le chalutier le voit prendre de la gîte. Il alerte l'officier de quart qui ne peut pas faire autre chose que contempler le chalutier se couchant sur le flanc puis son étrave se dresser vers le ciel comme dans un geste de désespoir et disparaître complètement dans les profondeurs de l'océan.

Sous leurs yeux horrifiés, les quelques spectateurs du drame voyaient ainsi disparaître ce bateau qui faisait depuis plusieurs heures l'objet de tous leurs soins.

A l'aube, c'est la consternation à bord. Il est dur pour un marin d'apprendre que la mer l'a trahi. Le soir le « Commandant Bourdais » débarquera les rescapés, sains et saufs, à Majunga, mais on aura le cruel sentiment de n'avoir réussi qu'à moitié. Et le « Commandant Bourdais » repartira, remplir une nouvelle mission.

Certains se scandalisent : déplacer un bateau de guerre et 150 hommes pour quatre naufragés ! Voilà où passent vos impôts ! Que ceux-là sachent que dans la marine nationale les notions de lucre ou de rentabilité n'existent pas. A l'époque où l'on chiffre tout, même le coût de la vie d'un homme il existe encore des gens pour croire que la vie n'a pas de prix. Les marins du « Commandant Bourdais » ont fait ce qu'ils devaient faire, et la satisfaction du devoir accompli leur suffit. D'ailleurs la solidarité des gens de mer ne se monnaie pas. Navigateurs, sachez que la marine veille sur vous, où que vous soyez et qu'elle va toujours à la limite du possible pour sauver une vie humaine. Dans ces tâches difficiles elle ne demande rien, ni publicité, ni même gratitude, elle rend service, c'est tout.

EV2 (R) MALABOUCHE