

Le S/S Marie Laetitia FOBO

Le S/S Ville de Diégo-Suarez FPOV

Les Etablissements Odon de Lubersac furent mon premier employeur : je naviguais pendant deux années sur le S/S Joseph Blot et sur le S/S Marie Laetitia . Cet armateur n'avait que deux navires armés au long cours faisant la Cote d'Afrique.

Mon embarquement sur « Marie Laetitia » dura toute l'année 1953 ; j'étais bien sur ce navire quasiment neuf et relativement confortable si on le compare au « Joseph Blot ». Ma cabine assez spacieuse était contigue au local radio , le tout situé au niveau de la passerelle ;

Je disposais d'un grand lit repliable , qui se transformait en canapé dans la journée ; quel luxe comparé aux aménagements spartiates du petit empire précédent.

L'Armateur , Odon de Lubersac , sans doute une noblesse d'Empire , avait baptisé son navire « Marie Laetitia » en l'honneur de la mere de Napoleon , Maria Létizia Ramolino.

Il était commandé par le Capitaine au long cours Perennes.



L'équipement radio avait été réalisé par la maison Lagier et je disposais cette fois d'un émetteur ondes courtes : cela n'a l'air de rien mais ça changeait tout dans ma vie quotidienne de Radio. J'étais autonome pour mes liaisons avec la métropole , plus besoin de quémander des QSP aux navires voisins : quel confort dans le travail !

Le seul inconvénient provoqué par l'adjonction de l'émetteur ondes courtes fut de supprimer la porte de communication entre le local radio et ma cabine . Une fois de plus le local radio avait été prévu trop petit = les dessinateurs du navire n'avaient sans doute pas été prévenu de l'évolution du matériel radio dans les années 50 ! Pour aller de ma cabine au local radio j'étais obligé de passer par la passerelle de navigation . C'était un inconvénient mineur , quoique la nuit , en mer , la passerelle était dans le noir le plus complet : pas question d'allumer la moindre lumière , il fallait avancer à tâtons , buter dans le chadburn et se prendre les pieds dans les caillebotis. En mer les veilleurs avaient besoin du noir complet pour éviter les bateaux de peche qui avaient des feux parfois tres ténus.

Le radiogoniometre Lagier fonctionnait parfaitement mais le cadre mobile était encadré par un énorme portique servant à appareiller les mats de charge de la cale trois = résultat , la courbe de déviation formait une sinusoïde comme d'habitude mais avec une amplitude de plus de 15 ° ! La précision des gisements en était affectée , si bien que je demandais son remplacement par un cadre fixe genre Bellini Tosi à monter en tête de portique . Ce fut refusé mais réalisé plus tard quand le navire passa à U.I.M. Le cadre fixe fut monté sur la cheminée ! (On le voit dans la fumée sur la photo de l'A771)

Le matériel Lagier était simple , fiable , facile d'entretien : un vrai plaisir à côté de ce que j'avais connu précédemment : une seule batterie à entretenir , celle de l'émetteur de secours . Une particularité des émetteurs Lagier = l'accord de l'étage final se faisait par un condensateur au lieu du traditionnel variomètre . Ce condensateur était énorme , avec de grands espaces entre les lames pour éviter les amorçages de H.F.

Les deux récepteurs de trafic n'étaient pas des merveilles de stabilité ni de selectivité mais c'étaient des outils tout à fait honorables et suffisants . Je me sentais le roi des ondes : je ne manquais jamais l'occasion de rendre service à ceux qui quémandaient un QSP .

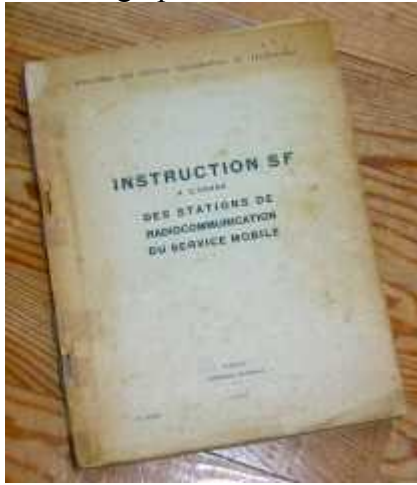


Récepteur de trafic Lagier du Marie Laetitia (un rescapé en triste état)

A force d'être présent partout sur les ondes, une mésaventure me le fit regretter une fois. ; au cours de l'appel d'une station ondes courtes , j'insistais tellement pour obtenir le QSO , que je me fis reperer par la station de contrôle de « Three Falls » USA , qui fit un rapport aux PTT . Ce rapport mentionnait que mon appel comportait 14 fois l'indicatif appelé , alors que le règlement n'en permet que 13 au maximum ?? Après ce rappel à l'ordre , je changeais ma manière de faire en laissant des espaces assez longs entre deux indicatifs ; de

plus je ne tapais mon propre indicatif que lorsque j'étais sûr d'avoir été entendu , ce qui limitait les chances de me faire reperer. C'est comme cela qu'on acquiert de l'expérience !

Il faut dire que l' »instruction Sans fil « , que nous devions apprendre par cœur dans les écoles de marine marchande , définissait ainsi la forme obligatoire des appels en radiotélégraphie =



Pour les appels, 3 fois l'indicatif =de = 3 fois l'indicatif... Si la station appelée ne répond pas aux appels émis 3 fois à des intervalles de 2 minutes , l'appel doit cesser et reprendre seulement 15 minutes plus tard... dicit la SF... Il va sans dire que cette procédure est complètement inutilisable en Ondes courtes surtout. Certaines stations O.C. du tiers monde ont des vacations qui durent ½ heures : s'il faut attendre 15 minutes pour réitérer un appel , le contact ne sera jamais établi Les Radios étaient donc condamnés à être en infraction en permanence...des années plus tard j'en ai eu la confirmation par un opérateur d'une station terrestre qui expliquait que le balayage automatique des fréquences d'appel (8360 à 8374 kcs) durait un « certain temps » et que les opérateurs des navires devaient faire 20 ou 30 fois l'indicatif de sa station pour être sûr d'être entendu.



Le local radio du « Marie Laetitia » F.O.B.O. (on aperçoit tout en haut la lampe de secours à pétrole suspendu a la cardan pour rester toujours verticale)

Non seulement ce navire était équipé des ondes courtes , mais il disposait d'un gyrocompas ; une nouveauté pour moi qui n'en avait jamais vu . Bien entendu, personne ne m'enseignait l'entretien de cet appareil : « voila le gyro , demerde toi » ! comme d'habitude !

Pourtant cela n'aurait pas coûté bien cher à l'Armateur de me faire connaître au moins succinctement le fonctionnement de ce gyro par un technicien de la marque : j'aurais payé cher pour une démonstration de seulement une heure ou deux . Mais voilà , à cette époque, tout le monde s'en foutait ! Je pense que les Commandants de cette époque méprisaient un peu tout ces nouveaux matériels modernes qu'ils considéraient comme des gadgets : ils se méfiaient de ces « boîtes noires » dont ils ne connaissaient pas le fonctionnement... Pour eux un bon compas magnétique et un sextant étaient largement suffisant : ils avaient déjà accompli une grande partie de leur navigation et ne sentaient pas la nécessité de ces nouveaux matériels.

Ce gyro était un Brown , fabriqué par AOIP (association des ouvriers en instruments de précision) sous licence . Le rotor était soutenu par un palier a huile sous pression ce qui le faisait sautiller en permanence sur 1 cm environ : à cause de cela, le courant triphasé nécessaire à son alimentation passait par trois coupelles remplies de mercure dont le frottement sur l'axe était quasi négligeable . Il fallait changer le mercure périodiquement car il arrivait à s'oxyder ; a chaque fois on récupérait le mercure dans le creux de sa main ! bien souvent les opérateurs jetaient ce mercure à la mer. On était persuadé que ce métal était inoffensif , bien qu'il ait rongé en peu de temps mon alliance. Instinct écologique , je le récupérais dans de petites bouteilles au lieu de le jeter : 40 ans après j'en ai retrouvé plusieurs kilos dans ma cave !

La mise en route d'un gyro-compas demande ^plusieurs heures aussi l'Officier Radio doit être très vigilant aux heures d'appareillage prévues pour que « son » gyro soit opérationnel au moment du départ . En effet , après la mise sous tension de l'appareil , le gyroscope atteint 10.000 tours /minutes environ et il faut le laisser précessionner plusieurs heures avant qu'il atteigne sa position d'équilibre sur le nord vrai. Aussi , il est plus facile de contrôler son fonctionnement quand le navire est immobile le long d'un quai . Une fois la précession terminée , le gyro-compas doit indiquer le nord vrai . Un autre contrôle est nécessaire = l'alignement de tous les répéteurs sur le maître compas et les recalés si nécessaire . En général on trouve les répéteurs suivants sur un navire de commerce =

- répéteur de relevement sur aileron tribord
- « « « babord
- répéteur devant la barre
- répéteur sur la couronne de l'indicateur radar
- répéteur sur la couronne du radiogoniomètre

La synchronisation entre le gyroscope et les répéteurs se faisait par l'intermédiaire d'une palette à air = un filet d'air issu du carter du gyroscope soufflait sur une palette qui actionnait un moteur pas à pas : celui-ci remettait en permanence le système en alignement . Cette méthode semblait assez barbare mais le fait est que ça fonctionnait d'une manière fiable.

Les composants électriques de l'asservissement n'étaient pas adaptés à leur fonction en milieu à température élevée : les condensateurs fabriqués en France à cette époque , ne résistaient pas à la chaleur tropicale . Ils fondaient comme un bonbon au chocolat en plein soleil = une pâte noire s'échappait des boîtiers et engluait les composants voisins . On était encore loin de la qualité professionnelle du matériel américain !

Pour contrôler le fonctionnement du gyro , je sortais la carte marine à grande échelle du port et à l'aide de la règle Cras , je relevais l'azimut du quai sur lequel on était amarré . Si le navire était bien parallèle au quai , le gyro devait indiquer le même cap . Par contre en mer la vérification se fait de façon astronomique de la même manière que la variation du compas magnétique = on prend le relevement du soleil au moment du lever ou

du coucher et on entre le resultat dans les ephémerides nautiques. La variation est de l'ordre de + ou - 1° pour un gyro-compass.



le S/S

Marie Laetitia

Je devais me plaire sur ce navire car j'y fis trois rotations sur la cote d'Afrique et y restais collé comme une bernique pendant 11 mois consécutifs !

Le 2eme Lieutenant (Mr VEDI) était un joyeux compere = un ancien des FNFL, il avait fait la guerre sur la corvette Lobelia qui escortait les convois. Il était intarissable sur la chasse aux U-Boats, l'asdic, les grenades sous marines et le fameux « Pom-Pom » (canon Bofors de 40 m/m).

Un jour, lors d'une escale à Hambourg, il m'emmena à Sanct Pauli où nous fîmes connaissance de deux aimables personnes : une magnifique blonde très jeune et une brune pas très fraîche qui avait beaucoup de Km à son compteur. J'entrepris la blonde et lui la brune = cela me semblait naturel vu nos différences d'âge. Un marché fut conclu à base de cartouches de cigarettes et nous rejoignîmes le bord avec nos « conquêtes ». Notre groupe traversa la coursive et s'arrêta devant la cabine du Lieutenant = et là, oh surprise, il poussa la jeune blonde dans sa cabine et me laissa avec la sorcière brune ! Impossible de reculer, je montais dans mon pigeonier avec cette catin defraîchie car il s'était enfermé à double tour et ne voulait plus rien entendre. Ah le coquin ! Je dus faire contre mauvaise fortune bon cœur et je fermais la lumière pour éviter un spectacle déprimant. La nuit, tous les chats sont gris...

Ce ne fut pas une nuit merveilleuse comme je l'escomptais, mais comme dit l'autre, après 4 mois de cote d'Afrique, on se contente de peu....

Un voyage nous conduisit à Gdansk (Pologne) pour un chargement de charbon : on emprunta le canal de Kiel en plein été, une véritable promenade bucolique dans la campagne allemande ; des jeunes filles se baignaient entièrement nues sur les rives, on se battait pour avoir les jumelles car ce spectacle n'était pas encore à la mode en France.

Le séjour à Gdansk, par contre, ne fut pas bucolique du tout. Une équipe importante de policiers envahit le bord et réunit la totalité de l'équipage sur le panneau de la cale deux : pendant tout ce temps ils fouillèrent le navire de fond en comble. Quand ils nous permirent de quitter la cale deux, je reintégrais ma cabine pour y trouver un policier entraîné

de lire mon courrier et regarder mes photos comme si nous étions de dangereux criminels ? Pendant la guerre froide , toute personne venant de l'ouest était suspecte : cet idiot avait également perquisitionné le local radio : Ne sachant démonter les capots de certains appareils électroniques , il les avait forcés avec un pied de biche ; bonjour les dégats !

Après avoir mis sous scellés tous les appareils photo , les jumelles , les policiers nous quitterent en laissant trois sentinelles sur le quai : une à la coupée , une à la poupe et une autre à la proue ! C'étaient de toutes jeunes filles au joli minois mais leur mitraillette à camembert les rendaient moins aimables ; je pense que j'avais un ticket avec celle qui contrôlait les papiers à la coupée : mes collègues passaient le contrôle rapidement , mais moi , j'étais l'objet d'un contrôle plus détaillé ; elle épluchait mes papiers toute souriante , me demandant ou j'habitais en France , quelle était ma fonction à bord etc... je l'imaginai en nuisette dans un lit.....mais avec la mitraillette sur la table de nuit

La ville de Gdansk était d'une tristesse épouvantable , des barres d'immeubles tout gris , des passants haves et mal vêtus ... on trouva néanmoins une boîte de nuit pour dépenser nos zlotys . Les Polonais admiraient nos vêtements , l'un d'entre eux voulait absolument acheter mon impermeable qui avait une doublure amovible avec fermeture éclair ; on nous avait prévenu que c'était un lieu plein d'espions et de provocateurs, il fallait être prudent.

On fit connaissance avec un docker d'origine du nord de la France : il avait été victime de la propagande communiste d'après guerre demandant aux Polonais émigrés en France pour travailler dans les mines avant la guerre, de ré-intégrer leur patrie et venir profiter du bonheur marxiste. Il nous racontait combien la vie était difficile en Pologne et qu'on lui interdisait de rentrer en France : il demandait qu'on le cache à bord ; Il semblait sincère mais le risque d'avoir affaire à un agent provocateur était vraiment trop grand

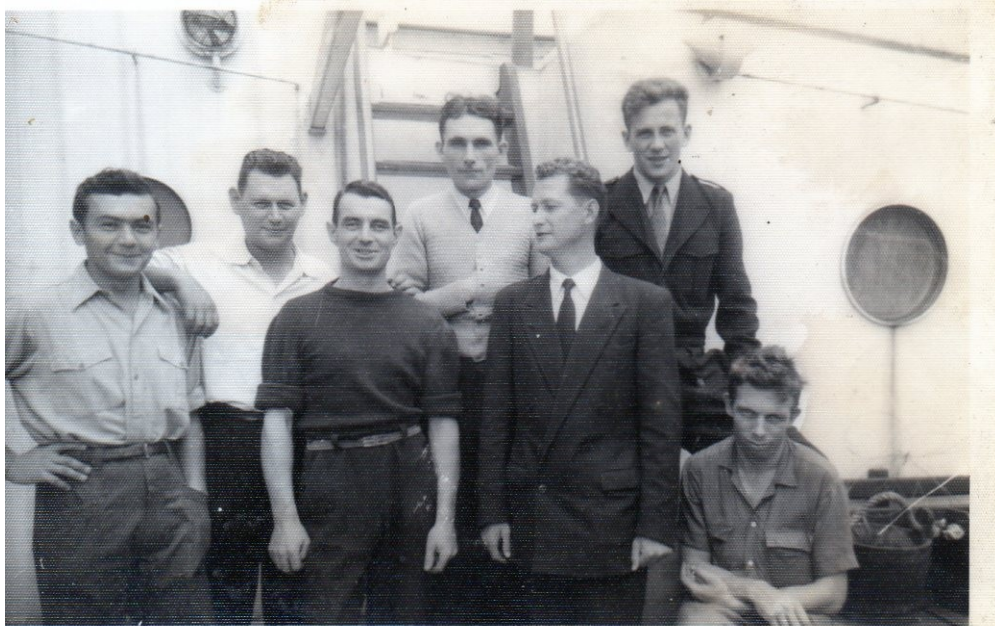
Le chargement de charbon terminé , une escouade de policiers armés de longues tiges de fer monta à bord : la même comédie qu'à l'arrivée recommença ; ils rassemblèrent l'équipage sur le panneau de la cale deux et pendant ce temps ils fouillèrent le navire de fond en comble en grimant même dans la mâture pour vérifier je ne sais quoi . A l'aide des longues tiges métalliques , ils sonderent le charbon au cas où quelqu'un se serait dissimulé en profondeur.

Nous quittâmes cette escale pénible avec soulagement , en abandonnant les Polonais à leur bonheur communiste. Ils durent attendre 40 ans pour se débarrasser de la peste rouge . Pendant la guerre ils avaient connu les méthodes de la Gestapo ; on peut dire que les méthodes soviétiques du KGB en temps de paix étaient identiques .

Ces pauvres Polonais durent supporter deux dictatures presque identiques , l'une brune l'autre rouge : cela commença en septembre 1939 pour enfin retrouver la liberté en 1989 ! 50 ans de servitude .



Vue sur le tableau de commande des alimentations et sur le calendrier du shipchandler

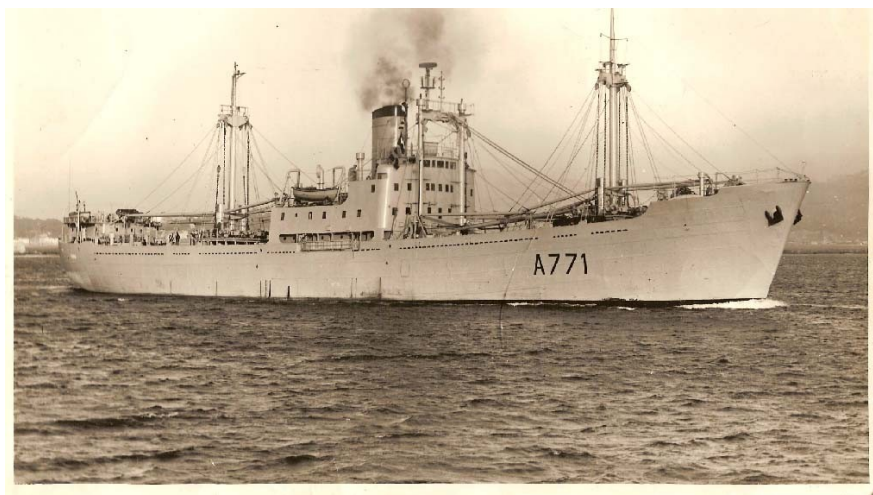


de gauche à droite = X 4eme mec – Labousse 1^{er} Lt – X 3eme mec – Védi 2eme Lt – LE Drevo second capt – Garrigues Radio - X Second mec

Embarqué le 24 -12-1952 , je débarquais le 10-11-1953 = presque 11 mois de présence à bord , ce fut l'un de mes embarquements les plus longs !

Je quittais ce navire avec regrets et ne devais jamais le revoir . Il devint le S/S Colomb Béchar sous les couleurs de l'U.I.M. puis le S/S/ Orgeval avec la S.H.T.M. = pour finir , il fut acheté par la marine nationale ou il devint le « Tarn » (A 771) en 1965.

La Royale l'utilisa pour ses besoins logistiques lors de la campagne d'essais atomiques a Mururoa dans le Pacifique . En 1970 il termina sa carrière comme cible pour l'artillerie 100 m/m des navires de guerre au large de Papeete. Il coula dans les grands fonds du Pacifique . R.I.P. ! Quelle triste fin ! Quand j'appris cette histoire 40 ans plus tard , j'eus un pincement au cœur , preuve de l'attachement d'un marin à son navire.



Le Tarn ex - S/S Marie Laetitia sous couleurs militaires

LE S/S VILLE DE DIEGO SUAREZ FPOV

Mon sursis arrivant à expiration , la « royale » me convoqua pour effectuer mon service militaire : libéré après 12 mois je repris aussitôt la mer pour remonter mes finances qui étaient à sec. Je ne retrouvais pas l'Armateur Odon de Lubersac qui avait disparu entre temps.(absorbé par l'UIM en 1954)

Je sautais sur le premier embarquement disponible et fis 2 mois sur le vracquier M/S Capitaine Rio commandé par le Capitaine au long cours Icart et armé par l'U.I.M. au cabotage international. Le salaire ne me convenant pas , j'offris mes services à la N.C.H.P. qui accepta et m'embarqua sur le S/S Ville de Diego Suarez .

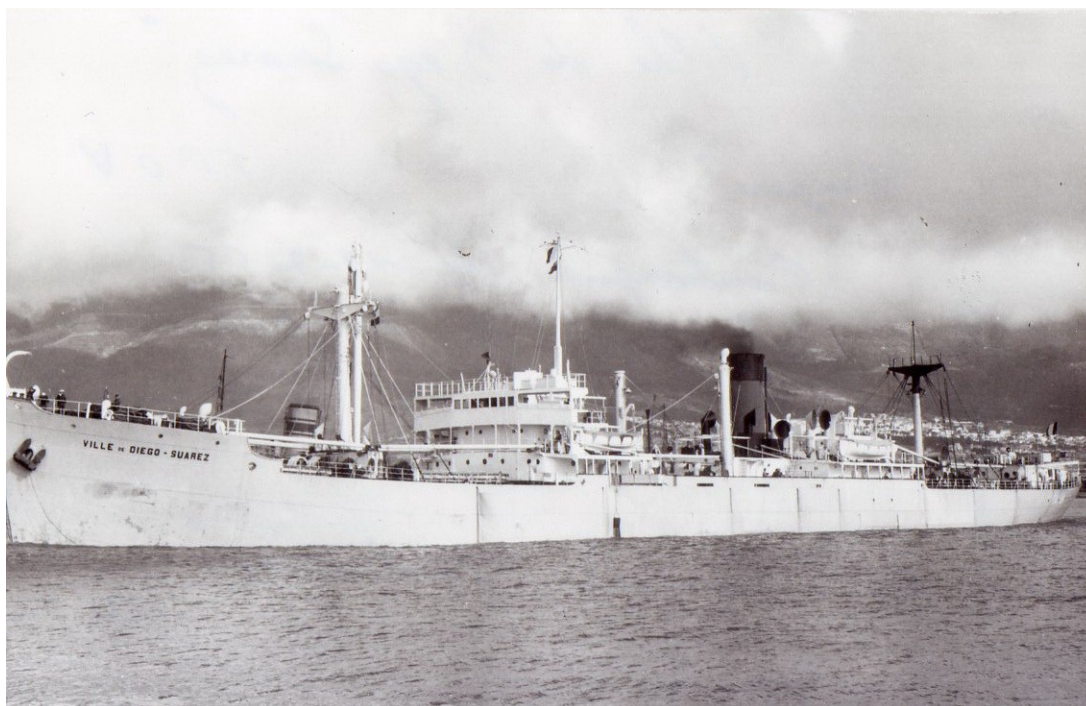
Tous les navires de cette compagnie étaient armés au long cours et faisaient la ligne de l'Océan Indien , desservant particulièrement La Réunion , Maurice et Madagascar.

C'est ainsi que je mis mon sac sur le « Diego » un beau jour de Juillet 1955 : il se trouvait à quai dans la bonne ville de Sete. Il était commandé par le Capitaine au long cours Le Quéré qui avait commencé sa carrière avant la guerre comme Radio . Il était devenu capitaine au long cours pendant la guerre , aidé en cela par la pénurie d'Officiers pont durant cette époque difficile.

Le fait que le Commandant soit un ancien Radio , avait un inconvénient = il possédait un récepteur radio ordinaire pour la musique et les infos , et cela lui permettait d'entendre toutes mes émissions (la M.F. de ces récepteurs était calée sur 472 kcs ou 480 , donc mes émissions en ondes moyennes modulées (A2) étaient parfaitement audibles sans réglages particuliers)

Il suivait donc toutes mes » conversations « sur les ondes = c'est toujours désagréable d'avoir un témoin derrière son dos surtout quand il s'agit du Commandant ! je dois dire qu'il ne fit jamais aucune remarque à ce sujet

Mais je me méfiais quand même , surtout lors de conversations avec d'autres Radios = en effet , il se dit des choses parfois horribles entre Radios qui commentent leur Dernière escale et leur dernière rencontre « sentimentale ». (avec tous les détails intimes bien entendu)



Le S/S VILLE DE DIEGO SUAREZ indicatif : FPOV
HISTOIRE D'UN QSP

Lors de mon 1er embarquement à la NCHP sur le " Ville de Diégo Suarez " , le commandant , très gentil par ailleurs , Capitaine au long cours issu des FFL pendant la guerre, était à l'origine un radio de la marine marchande . Comment est il devenu Capitaine au long cours ? je n'ai pas eu le culot de le lui demander -----

Bref ,étant radio il suivait ,sans vouloir me surveiller, toutes mes émissions par l'intermediaire de son récepteur de radiodiffusion: tu sais qu'une émission en ondes moyennes et modulée , ca passe tres bien dans les recepteurs du commerce dont la moyenne fréquence est calée sur 480 kc/s.

Un beau jour un navire me demande un QSP pour un message consistant en une demande d'approvisionnement aupres d'un shipchandler : je retransmets donc : 100 kg de patates 50 kg dse poireaux , de carottes de crevettes , de langoustes ----rien que des bonnes choses car ce devait etre un navire à passagers -----le QSP se déroule normalement avec le QSL adequat.

Après cet aparté , je reviens au Cdt qui entend défiler mon message et qui n'en croit pas ses oreilles : quoi , l'intendant est il devenu fou d'acheter de si bonnes choses , probablement tres cheres et de plus sans son autorisation !-----son sang ne fait qu'un tour et il file dare dare s'expliquer avec l'intendant -----celui ci encaisse une bordée d'injures et ne comprend pas ce qui lui arrive ---- après avoir expliqué qu'il n'y est pour rien dans cette commande , le commandant est perplexe : mais alorsqui a commandé ? ----ce ne peut etre que le cuisinier: les deux comperes filent voir le cuisinier qui jure ses grands dieux qu'il n'a rien fait de tel.

Le Commandant n'a plus qu'une solution , venir me voir pour élucider ce message fantome , un peu gêné quand meme car il était censé ignorer le contenu de mes émissions. Il tourne un peu autour du pot ne sachant pas comment formuler sa question .Il finit par me demander qui était l'expéditeur du message ----quand je lui dis de quoi il s'agit , il semble tres soulagé ----il avait pensé a tout sauf a un QSP !----A l'époque ou il était Radio (avant la guerre) peut etre que ce genre de manip n'existait pas , ou bien que l'entraide entre radios n'avait pas cours !

Le S/S Ville de Diego Suarez était un cargo de type « Empire », construit en Angleterre pendant la guerre sous le nom d' »Empire Moulmein » : ces cargos de 10.000 tonnes étaient les précurseurs et modèles des Liberty ships . Le château central était coupé en deux parties séparées par la cale trois.(a l'origine cette cale était la soute à charbon , désaffectée lors du passage à la chauffe au fuel)

La 1ere partie était occupée par la passerelle , le local radio , la chambre des cartes , les cabines du Commandant , des Officiers Pont et du carré des Officiers.

La 2^e partie était occupée par les cabines des Officiers mécaniciens et par les cuisines.

Ce navire était propulsé par une machine à vapeur alternative de 2500 CV lui donnant une vitesse de 10 à 11 nœuds.

Le local radio , situé derriere la passerelle , était assez vaste , comparé à ceux que j'avais utilisés précédemment . L'équipement était constitué d'appareils fabriqués par la maison LAGIER de Marseille = on y trouvait 2 récepteurs universels couvrant les grandes ondes , les ondes moyennes , les ondes courtes jusque 22 Mcs.

Un émetteur ondes moyennes de 200 watts et un émetteur ondes courtes de 200 watts également , tous deux pilotés a quartz.

L'émetteur de secours était un modèle ancien « a étincelles » : il devait être le reliquat de l'installation anglaise d'origine.

Le réseau électrique du bord étant en 110 volts continus , 2 machines tournantes fournissaient l'alimentation en 110 volts alternatifs. Malheureusement ces convertisseurs bruyants avaient été installés dans le local même et gênaient fortement l'écoute . Quelle désinvolture des techniciens chargés de l'installation ! il n'était pas difficile de trouver un emplacement pour ces convertisseurs a l'extérieur du local radio et d'allonger quelques metres de cable = cette configuration empoisonna la vie des Radios qui se succéderaient sur ce navire pendant des années ! Pour travailler correctement , un local radio doit être parfaitement silencieux = on a quelquefois besoin de déchiffrer des signaux extrêmement faibles . Evidemment on peut toujours utiliser un casque , mais son usage est pénible pour les oreilles . Le niveau sonore des signaux est très variable et l'arrivée brutale d'un signal très fort vous défonce les tympan ! La veille au haut parleur est tellement plus confortable.

Le reste du matériel dont j'avais la responsabilité était situé à la passerelle = on y trouvait un radiogoniometre à cadre mobile de marque Lagier , un émetteur récepteur de téléphonie de la même marque , un Radar Decca 3 cm et un sondeur à ultra-sons B.B.T.

Sans être très performant , ces équipements étaient fonctionnels et permettaient des liaisons correctes avec la terre même à de grandes distances . On avait St Lys radio du fin fond de l'Océan Indien sans problème en ondes courtes principalement dans les bandes 12 ou 16 Mcs .

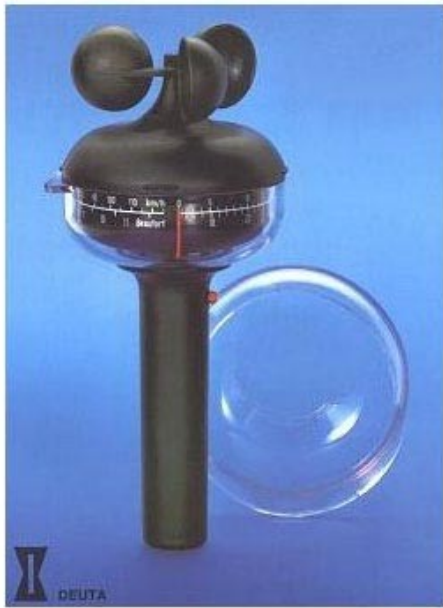


Cette compagnie avait institué un rendez vous journalier pour tous les navires de la NCHP sur une fréquence de travail de la bande des 12 Mcs . L'idée était bonne , cela permettait l'échange d'informations sur les ports et le trafic de marchandises dans les ports de l'Océan Indien = je dois dire que j'étais enthousiasmé au début par ces QSO et je m'appliquais à envoyer un CQ aux heures prévues . Je dus vite déchanter : il n'y avait jamais personne aux rendez vous ! Je pense que les Commandants n'avaient jamais rien à dire, ou plus exactement ils ne voulaient rien dire ? . Toujours la culture du secret , la peur de donner des informations qui favorisent des collègues mais néanmoins concurrents dans l'avancement de leur carrièreComme toujours c'était le regne du chacun pour soi et Dieu pour tous !

Néanmoins ces QSO auraient pu permettre aux Radios de la Cie de se dire au moins un petit bonjour de temps en temps = encore une fois je crois que la flemmardise l'emportait= chacun faisait le minimum syndical !

Notre destination = Madagascar , La Réunion , Ile Maurice via le canal de Suez . C'était la rotation classique des navires de cette compagnie.

De ce fait, la météo nationale avait sélectionné tous les navires de cette compagnie pour faire des observations météorologiques . Ces observations codifiées sous forme de messages « ship »= (YQLALALA LOLOGG etc...) = devaient être réalisées toutes les six heures et envoyées immédiatement à des stations côtières = messages urgents « OBS ». C'était une nouveauté pour moi et j'aimais bien ce travail qui brisait la monotonie des veilles sur 500 kcs .



www.boutique-meteo.com L'anémomètre



le psychromètre



Mesure de la vitesse du vent avec l'anemometre

Ces messages étaient constitués d'une douzaine de groupes de 5 chiffres et étaient transmis aux centres météo qui élaboraient les cartes . Nous étions un petit maillon permettant de faire les prévisions météo du monde entier. Les Officiers Pont chargés de faire

les observations étaient beaucoup moins motivés et rechignaient à sortir le carnet , l'anémomètre , le psychromètre (deux thermomètres , l'un sec l'autre équipé d' étamine mouillée étaient montés sur une crecelle qu'il fallait tourner comme une fronde dans le vent on exploitait la différence de température entre les deux thermomètres)...C'était parfois avec juste raison quand ils étaient très occupés par la navigation , mais aussi tout simplement par paresse. C'est ainsi que je faisais moi-même très souvent les observations . (pourtant il y avait une motivation car chaque observation et transmission étaient rétribuées par les services météo et ce n'était pas négligeable).

Ces observations contenaient les renseignements suivants : heure , position du navire , pression atmosphérique , tendance barométrique , température de l'air , de l'eau de mer , humidité , force et direction du vent , hauteur et direction des vagues et description des nuages. On pouvait ajouter exceptionnellement un commentaire en clair : cela m' arriva un jour pour décrire 5 tornades avec « tuba » que nous avions en vue.

L'ambiance au carré des Officiers était sympathique. Traditionnellement , c'est le Second Mécanicien qui est le Président du carré. C'était un bon vivant et il essayait de mettre une ambiance joyeuse : les Elèves et pilotes étaient requis à chaque repas pour lire le menu : ils terminaient toujours par = « café-thé-infusions Bon appétit Messieurs ! » Malheur à celui qui oubliait le « Bon appétit Messieurs » . Il devait recommencer cette fois en le chantant sur l'air des « Gars de la Marine »

Lui-même n'hésitait pas , à la fin du repas, à raconter l'histoire graveleuse de « Madame Furina au 69 rue de la Lune » et d'attaquer le répertoire des chansons de la marine marchande « Allons à Messine pêcher la sardine ... » « Au bord de la rivière , Margot , trempait son petit derrière dans l'eau » « les filles de la Rochelle » « De Nantes à Montaigu , la digue , la digue ... » « Les Longs-courriers » « le curé de Camaret a une belle paire de co...lles » ... etc ... quelques décennies plus tard , me promenant dans le petit port de Camaret , je rencontrais le fameux curé et au souvenir de la chanson toujours présente dans ma mémoire , j'eus un fou rire intérieur à la vue de la soutane ..

Nous avions également dans ce carré deux autres gais lurons qui participaient à une ambiance délirante = l'un finissait son verre en croquant la bordure et il avalait le verre pilé entre ses dents ! apparemment sans inconvénient . L'autre gobait les cafards tout vivants ...les farces étaient courantes comme enduire les œilletons des jumelles de la passerelle avec du cirage noir ! bien entendu le destinataire de la farce n'était pas toujours celui qu'on attendait : un jour , ce fut le Commandant qui utilisa le premier les jumelles et se fit des yeux fardés . Le plus drôle est que la personne ainsi fardée ne le sait pas et ne comprend pas pourquoi tout le monde se tord de rire.

Un autre canular consistait à dissimuler un hareng saur bien avancé dans la cabine d'un collègue : celui-ci endurait longtemps la peste pensant qu'il s'agissait d'un rat crevé dans une double cloison...

Je fus moi-même victime de la risée de tout l'équipage. Ma cabine était derrière la passerelle et dans les pays chauds je laissais ma porte grande ouverte ainsi que les hublots pour permettre à la fraîcheur de la nuit de pénétrer : une nuit je dormais complètement nu sur ma couchette , allongé à plat ventre ; le Lieutenant de quart , désœuvré , me versa une petite fiole de mercurochrome entre les fesses . Bien entendu en me réveillant le matin je me retrouvais barbouillé de cet ersatz de sang , mais je ne me posais pas de questions très longtemps en voyant des faces hilares devant mon hublot. Bien entendu tout l'équipage était au courant que le Radio avait eu ses premières règles

Au carré des Officiers il y avait une loi = il était interdit de parler politique et de religions . Pendant mes dix ans de navigation au long cours je n'ai jamais vu cette règle transgressée ; le fait est là, je ne me souviens pas d'une seule dispute ce qui est particulièrement remarquable pour des gens qui vivent en vase clos pendant des semaines.

Nous primes la mer direction Port Said qui est l'entrée du Canal de Suez : la route la plus courte nous fait passer entre la Corse et la Sardaigne par les bouches de Bonifacio. Ensuite on va reconnaître le Stromboli et son îlot : le Strombolichio avant d'enfourner le détroit de Messine.

A cette époque la traversée de ce détroit , de jour , permettait une remise de courrier originale qu'il fallait préparer soigneusement . Les lettres , une fois écrites , étaient introduites dans des bouteilles que l'on bouchait hermétiquement . Il fallait également ajouter une somme d'argent correspondant au prix approximatif des timbres avec un supplément pour rémunérer le facteur . Cette préparation étonnait les personnes qui franchissaient le détroit pour la première fois . Les passagers surtout étaient sceptiques et pensaient que c'était un canular : beaucoup n'y croyaient pas , pensant que les gens du bord les prenaient pour des gogos .Ils avaient tort : en effet les pêcheurs cotiers italiens étaient nombreux dans ce détroit aux eaux poissonneuses . On s'arrangeait pour passer à proximité des barques et les bouteilles chargées de courrier étaient lancées à la mer. Les pêcheurs ramassaient les bouteilles et postaient les lettres en payant les timbres grâce aux sommes d'argent trouvées dans la bouteille . La rémunération jointe devait être intéressante car ces lettres arrivaient toujours ponctuellement aux destinataires. Ils auraient pu garder l'argent des timbres et jeter les lettres , mais non ils ne voulaient pas tuer la poule aux œufs d'or.

Les passagers sceptiques qui n'avaient pas voulu tomber dans le panneau de marins farceurs enrageaient d'avoir raté un envoi de courrier extraordinaire.

Ulterieurement , je suis passé maintes fois dans ce détroit et à chaque fois le même rituel subsistait : j'ignore si cela se fait toujours ? ?

Port Said est l'entrée du canal de Suez : dès que l'on est en vue du port , un sémaphore nous interpelle par signaux lumineux = what ship ? = la liaison par signaux lumineux demande une certaine pratique du morse et naturellement c'est le radio du bord qui est le mieux placé pour effectuer ce travail . Ce mode de transmission est appelé « SCOTT » Du nom d'un Officier Anglais de la marine royale nommé Sir Percy Scott = il avait équipé un fanal d'un store vénitien que l'on pouvait ouvrir et fermer à volonté dans le but de faire des signaux la nuit . Cette invention fut reprise par la marine française qui en équipa un projecteur électrique qui permettait de faire des signaux de jour comme de nuit = ce système fut baptisé « SCOTT » pour SYSTEME DE COMMUNICATION OPTIQUE TOUT TEMPS ;



J'aimais bien pratiquer ce genre de liaison télégraphique en morse qui s'effectuait à l'aide d'un projecteur muni d'un volet commandé par une manette. Contrairement à la marine militaire , la marine de commerce n'utilisait ce moyen de transmission qu'exceptionnellement et donc le matériel n'était pas très performant = il se réduisait souvent à une lampe « ALDIS » ou à une vulgaire lampe en tête du mat de signaux.

Le projecteur Aldis avait un pinceau lumineux très fin et il fallait une lunette de visée pour envoyer les signaux vers le destinataire. Pour effectuer les traits et points , on actionnait une gachette qui amenait un miroir parabolique au foyer de la lampe dans l'axe de visée.

Le pilote nous fit mouiller dans le port afin de constituer le prochain convoi qui descendra vers le sud : en effet le canal est étroit et ne permet pas le croisement des gros navires . Il faut donc transiter en convois = le convoi du Nord se croise avec le convoi du Sud au milieu du trajet au moyen d'un canal de dérivation . Le convoi du nord se gare dans le canal de dérivation pour laisser passer le convoi du sud. Après la traversée des lacs Amer on débouche à Suez dans la mer Rouge.

Une partie de la traversée se fait de nuit , aussi un gros projecteur est installé sur la proue pour éclairer les berges et permettre à l'homme de barre de gouverner dans l'axe du canal .

A peine le navire est-il à son mouillage qu'il est pris d'assaut par une nuée de vendeurs ambulants : le pont se transforme en marché public où l'on trouve tous les produits bon marché fabriqués en Asie : appareils photos , transistors , jouets , vêtements . Les vendeurs Égyptiens sont les rois de ce petit commerce : les marchandages sans fin avec l'équipage se soldent toujours en faveur des vendeurs.

Devant cet afflux de « commerçants » égyptiens qui circulent partout à bord , il est indispensable de fermer tous les locaux à double tour. Malgré la chaleur , les hublots doivent être bien fermés : la moindre ouverture est exploitée par des voleurs extrêmement adroits qui utilisent des cannes télescopiques pour aller « pêcher » un vêtement ou un objet dans une cabine.

Je me souviens d'un vendeur-prestigiateur « Galli Galli » qui faisait disparaître et réparaître une douzaine de petits poussins piaillants qu'il avait partout dans ses vêtements. Bizarrement je le revis des années plus tard faisant une émission à la télé française ! toujours avec ses poussins , quelle promotion !

RADIOCOMMUNICATIONS

DANS LES EAUX
DU CANAL DE SUEZ

PROCÉDURE A SUIVRE
PAR L'OPÉRATEUR T.S.F. D'UN NAVIRE

RADIOCOMMUNICATIONS

IN
SUEZ CANAL WATERS

PROCEDURE TO BE OBSERVED
BY SHIPS' WIRELESS OPERATORS

Imp. C.C.S. Mod. B. 12 N. 1956

RADIOTELEGRAPHIE

FREQUENCES

Indicatif d'appel : S.U.Q.

Fréquence { Emission : 420 Kcs.
Réception : 425 et 468 Kcs.

INSTRUCTIONS

A son arrivée à bord, le pilote fait établir le contact-radio avec S.U.Q.

Avant tout appel, l'opérateur s'assure que la station n'est pas en trafic avec d'autres navires.

S.U.Q. répond individuellement à chaque appel ou à plusieurs appels (CQ) suivant l'encombrement du trafic en cours.

VEILLE T.S.F.

Après le contact - radio, le navire garde la veille T.S.F., dans les conditions suivantes :

1° - Pour les navires du Nord :

- depuis le contact de réglage jusqu'au Km. 6,
- depuis LE CAP (Km. 34) jusqu'au continué-route (ou jusqu'au croisement avec le dernier navire du Sud dans la bifurcation de BALLAH, si le Nord a voie libre),
- depuis EL FERDAN (km. 64) jusqu'à ISMAILIA (relève du pilote),
- depuis LE DEVERSOIR (Km. 98) ou au plus tard à partir de 10 h. 00 ou 22 h. 00 (locales) jusqu'à KABRET (Km. 121).

2° - Pour les navires du SUD :

- depuis le contact de réglage jusqu'au passage devant l'Agence de PORT-THEWFIK,
- depuis KABRET (Km. 121) ou au plus tard à partir de :
10 h. 30 ou 22 h. 30 (locales), pour les navires-citernes chargés,

- b) Les navires appelés par messages collectifs donnent l'accusé de réception (Q.S.L.) dans l'ordre d'appel par S.U.Q.
- c) Les navires qui n'ont pas répondu aussitôt ou à leur tour, attendent que S.U.Q. les rappelle.
- d) Les transmissions ordinaires de S.U.Q. ont priorité sur celles des navires.

2 - Communications urgentes

A - Communications intéressant la sécurité des navires

Elles sont précédées de la caractéristique internationale d'urgence :

3 fois le groupe X X X

a) Emission par S.U.Q.

- Ce signal a pour effet d'interrompre tout le trafic en cours.

Des qu'ils entendaient le bruit du guindeau qui ramenait l'ancre à poste , tout ce petit monde disparaissait en un clin d'œil dans les embarcations-magasins qui les attendaient le long du bord et partait à l'assaut d'un autre navire .

Je détestais la traversée de ce canal car elle obligeait le Radio à garder une veille permanente de la station radio SUQ qui gérait l'organisation de cette traversée . Si un navire du convoi qui s'étalait sur plusieurs kilometres avait un probleme (echouage , panne moteur etc) il fallait etre prevenu immédiatement pour que le pilote prenne les dispositions nécessaires pour stopper à temps sinon gare au carambolage ! Cette veille pouvait durer 24 heures et il est difficile de ne pas s'endormir car , le plus souvent, il ne se passait rien.



vue sur le canal de Suez

En meme temps que la mer Rouge on découvrait la chaleur extreme. Cette mer est le plus souvent plate comme un lac , sans le moindre vent. La nuit , l'étrave fendait une eau huileuse tellement elle regorgeait de plancton : la vague d'étrave provoquait la luminescence de ces organismes : quel joli spectacle !

La tranquillité de la navigation de nuit dans ces parages rendait les quarts à la passerelle fastidieux et pour passer le temps on appelait les autres navires par signaux lumineux. C'était l'occasion pour les lieutenants ou les élèves de se perfectionner en « SCOTT »



Les échanges se bornaient à donner le nom du navire et sa destination. Un beau soir on fut en liaison avec un navire des messageries maritimes qui revenait d'extreme orient. Pour poursuivre la conversation avec l'autre lieutenant et pour plaisanter un peu , on lui demanda : « TON COMMANDANT PORTE T IL DES BRETelles ROSES « ? la réponse ne se fit pas attendre : « ICI LE COMMANDANT ET JE NE MANGE PAS DE CE PAIN LA « ! manque de chance , on croyait avoir affaire au Lieutenant de quart et c'était le Commandant en personne qui veillait encore à cette heure tardive . Bien entendu on arreta net la liaison mais on se tordait de rire ...

La traversée de la mer Rouge s'achevait par l'escale de Djibouti qui était l'occasion de faire le plein des soutes en carburant , car c'était l'endroit ou le mazout était le moins cher. Il n'y a pas grand-chose a voir à Djibouti écrasé de chaleur , si ce n'est le bar du « Palmier en zinc » aussi personne n'est tenté pâr une promenade en ville . Apres cette courte escale , on aborde l'Océan Indien = la transition est brutale au moment de doubler le Cap Guardafi : on passe d'une mer plate comme un lac a un ocean tres agité surtout a l'époque de la mousson. Les imprudents qui n'ont pas l'habitude du coin le payent vite aux premiers coups de roulis : tout ce qui traîne surles tables est immanquablement jeté au sol . C'est souvent la vaisselle qui trinque si les garçons de carré n'ont pas rangé dans leurs supports adequat les verres , les assiettes et les bouteilles ...

Apres la descente vers le sud et le passage de la ligne , le premier port de Madagascar , Tamatave , nous accueille : la meilleure escale pour les gens de mer car les navires vont à quai ce qui facilite l'accès a la ville pour les promeneurs . Les Malgaches sont assez accueillants et les idylles se nouent rapidement :les filles sont nombreuses à bord pendant toute la durée de l'escale . Pendant la journée , desoeuvrées , elles restent dans les cabines. Un promeneur sur le quai est toujours surpris de voir les tetes des « ramatoa » apparaitre dans chaque hublot...

Ces liaisons éphémères sont considérées comme des « mini mariages » et les filles mettent un point d'honneur à rester fideles ...pendant la durée de l'escale !Bizarrement elles sont jalouses et les bagarres fréquentes = elles ne tolèrent pas de voir une copine tourner autour de leur « mari » . Leur arme favorite est la chaussure à hauts talons. Un coup de talon pointu sur la tete , ca saigne et ca fait mal ! Néanmoins la misere est telle qu'il s'agit plutot pour elles de conserver coute que coute un copain qui paye bien . On ne peut pas dire qu'elles exercent le métier car ce sont souvent des occasionnelles et leurs manieres ne ressemblent pas du tout aux prostituées professionnelles . Peut etre que ces jeunes filles (parfois tres jeunes) esperent innocemment qu'un European sera séduit , leur offrira le mariage et les sortira de leur condition de vie peu enviable ?

Elles connaissent par cœur les équipages des navires qui font régulièrement la ligne. Inversement les marins se refilent confidentiellement les « bons coups » comme Janine La Folle ou mademoiselle Radineenvelo . Certaines boivent plus que de raison =au cours d'une saoulerie une fille a demi inconsciente s'est retrouvée nue, allongée sur la table du carré et servait au second mécanicien pour faire un cours d'anatomie féminine (tres détaillé) aux jeunes pilotins du bord qui faisaient leur premier voyage . Le « sexologue » amateur prétendait qu'un cours pratique était indispensable à tous ces jeunes qui ne connaissaient rien.



Les escales à Madagascar permettaient aux intendants de se ravitailler en legumes frais et les menus s'en trouvaient améliorés. Ma préférence allait aux « bredes » qui accompagnaient une espèce de pot au feu = le « roumazava » = Ces herbes épicées naturellement donnent une sensation particuliere en bouche , un picotement agreable des levres et de la langue. Les variétés de fruits sont limitées : les ananas sont excellents car cueillis murs ainsi que les avocats . Par contre les oranges vertes , les bananes ont un gout quelconque .Les mangues ont un gout de terebenthine ... les litchis il faut aimer ...la viande fraiche était évidemment du zébu , ce n'est pas mauvais , cela ressemble beaucoup au bœuf mais il fallait de bonnes dents !

Les ports de Madagascar permettant d'aller à quai pour les opérations de déchargement sont au nombre de deux : Tamatave , Diego Suarez . Les autres sont des rades foraines comme Majunga , Nossi Be , Manakara , Morondava ... A Tulear un wharf en bois permet l'accostage.

Les infrastructures routieres de l' Ile sont peu developpées aussi les navires sont obligés de livrer leurs marchandises au plus pres des utilisateurs . Ceci explique pourquoi les navires de haute mer effectuent un cabotage autour de l'ile. La NCHP disposait de trois petits navires stationnaires qui regroupaient les marchandises dans les ports principaux.

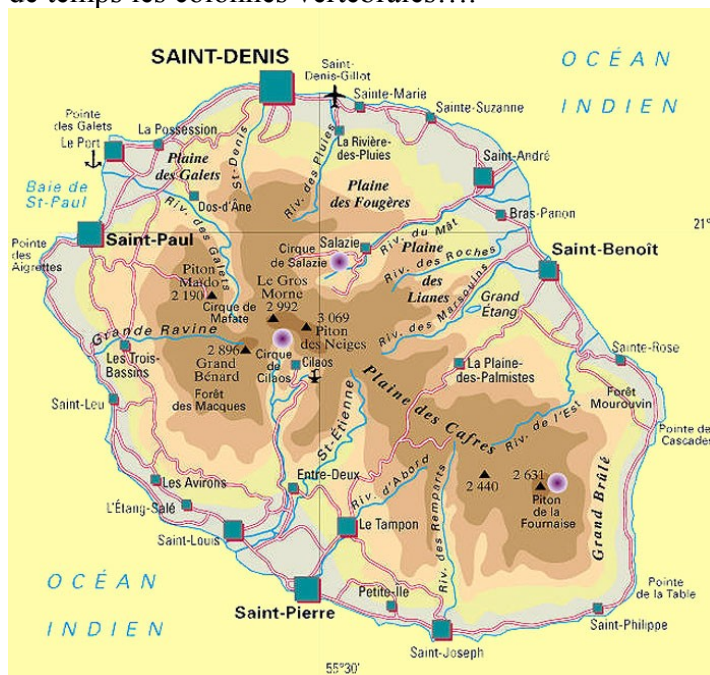
Diego Suarez possède un arsenal permettant d'éventuelles réparations. Un incident curieux se produisit sur un navire de la compagnie qui avait un probleme de dynamo :Pendant la réparation , le navire sans courant fut raccordé au 110 volts fournis par l'arsenal

Pour des raisons que j'ignore , il fut alimenté en 110 volts alternatifs au lieu du courant continu normal . Un premier membre de l'équipage mit sa radio en marche et quelques instants plus tard le poste explosa !! L'incident fit le tour du bord et chacun voulut vérifier si son poste fonctionnait correctement = ce fut une série d'explosions qui détruisent les postes des imprudents : en effet les récepteurs radio de cette époque étaient souvent des modèles destinés à être alimentés exclusivement en courant continu . Ils utilisaient de gros condensateurs chimiques qui devenaient des petites bombes quand on leur appliquait une tension alternative....

L'escale de Nossi Bé (la grande Ile) est remarquable par la beauté du site . Aujourd'hui ce coin a été repéré par les tours opérateurs et est envahi par les touristes.

Majunga , sur la cote ouest , est le deuxième port de l'île mais ,dépourvu de quais, les opérations commerciales se font sur rade.

Après le déchargement complet , on prit la direction de l'île de la Réunion ou une cargaison de sucre nous attendait. La Pointe des Galets est le port de cette île volcanique dont la seule culture est la canne à sucre . Le sucre est conditionné en sacs de 50 kg et le chargement s'effectue par une armée de fourmis qui transportent les sacs sur la tête, de l'entrepôt jusqu'au panneau de cale . Pour donner du travail à un maximum de personnes , les docks refusent obstinément toute mécanisation. Pourtant ce genre de travail démolit en peu de temps les colonnes vertébrales....



La Réunion est une île paradisiaque et les excursions sont nombreuses : visite de la Capitale Saint Denis par l'autorail qui relie le port et la ville , Le cratère de la Fournaise , (le volcan) . Les plages de sable noir ,le trou du souffleur , les cirques de Salazie , Cilaos etc...

En soirée, la tournée traditionnelle des bistrot du port avec une visite quasi obligatoire au bar de la « Grosse Paula » . Mamzelle Paula Crezo a régné sur le Port pendant plus de quarante ans à la tête de son bar « Chez Paula » . Depuis 1939 c'était le rendez-vous incontournable des marins de passage. Sa réputation internationale lui confèrait le titre de monument historique vivant . Parlez à un marin du Port des Galets , aussitôt on voit son œil s'allumer et un petit sourire apparaître = « Ah , la grosse Paula ! » .

Elle avait du cœur Melle Paula Crezo , elle recueillait les pauvres filles dans la misère (et elles étaient nombreuses à la Réunion !) . Elle jouait le rôle des restos du cœur , elle

les nourrissait , leur demandait seulement d'égayer par leur présence les pauvres marins esseulés. Elle prétendait ignorer ce qui se passait apres la fermeture du bar....

Après une soirée chez Paula , le retour à bord était parfois difficile . Les habitants qui étaient réveillés par les fêtards , chassaient les « Z'oreilles » en leur lançant des galets et ils étaient particulièrement adroits ! Cela se terminait souvent par une course à perdre haleine jusqu'à la coupée du navire. Les chiens jaunes qui pullulaient sur le port se mettaient de la partie, et les aboiements troublaient longtemps la nuit tropicale .Les chiens jaunes et les cochons servaient d'éboueurs sur les quais : ils se reproduisaient naturellement et ces chiens a demi sauvages passaient leur temps à sauter sur leurs femelles . Cette particularité avait conduit des marins a donner un surnom à leur commandant . C'est ainsi que le Commandant du Ville de Majunga était devenu « Chien Jaune » , surnommé ainsi à cause de sa réputation de trousseurs de jeunes filles. Pour être juste on trouvait également des « Pine d'acier »tout un programme !

L'escale à la Réunion était souvent l'occasion pour les Commandants de navire de faire « affirmer » leur rapport de mer par le juge du tribunal de Saint Paul .Il fallait deux témoins au Commandant qui choisissait en général le Chef Mécanicien et le Radio :La procédure imposait au Juge de lire a haute voix le rapport détaillé a la suite de quoi on apposait sa signature en jurant que c'était la vérité absolue . Ce rapport servait principalement a décrire tous les incidents survenus pendant la traversée de l'Europe à Madagascar. La force des vents et la hauteur des vagues étaient minutieusement décrites.C' était fastidieux et la voix monotone du juge qui débitait les pages finissait par nous endormir car le Commandant était prolix et sa narration tres longue . Ce document servait de parapluie vis-à-vis des assurances au cas ou des avaries seraient découvertes dans les marchandises transportées .La force des vents et de la mer étaient toujours majorées pour pouvoir attribuer les dégats éventuels aux forces de la nature ...

La tradition voulait que le Commandant offre un coup à boire au retour du tribunal : tout naturellement on échouait au bar..... « Chez Paula ».

Les Réunionnais de cette époque étaient travaillés politiquement par le communisme international . Toutes les élections étaient l'occasion de défiler en brandissant les drapeaux rouges avec faucilles et marteaux.Les instructions du parti (ou de Moscou ?) les poussaient à demander leur indépendance . Si un référendum avait été organisé , il est probable que l'Ile ne serait plus française comme cela a été le cas de l'Ile Maurice . Dommage, aujourd'hui on n' aurait plus ce fardeau économique...

Après La Réunion , un complément de chargement nous attendait dans l'île Maurice voisine , Mauritius pour les Anglais ; Cette ile est complètement différente de La Réunion : peu de relief mais des plages magnifiques . Neanmoins une activité agricole identique a la Réunion : la canne à sucre . L' « Ile de France » rebaptisée Mauritius en 1815 par les Anglais est restée francophone .

Le Chef de carré organisa un tour de l'île avec un minibus. On visita les jardins de Pamplemousse avec ses immenses nénuphars : on prétend qu'un jeune enfant peut marcher sur ses feuilles ! des tortues terrestres énormes plus que centenaires , des variétés d'arbres étonnants ... On passa par le site de Chamarel ou l'on trouve la terre des sept couleurs. On voit effectivement sur une terre dénudée , des strates de couleurs vives : fantaisies chimiques de la nature. A Curepipe , fief des « métros » anglais on s'arrêta dans un club tres guindé pour boire un pot . Le garçon hésita avant de nous servir car nos vêtements ne correspondaient pas avec le style de la maison.

Le mélange des races dans cette ile donne parfois des résultats étonnants :des personnes à peau noire avec des yeux bleus , des negres rouquins ...les

premiers habitants europeens importerent de la main d'œuvre africaine , malgache, indienne , chinoise : ensuite la nature se chargea de mélanger tous ces gènes.

Le port de l'île , Port Louis , ne possède pas de quais pour les grands navires , ce qui est étonnant pour un pays géré par les Anglais depuis plus d'un siècle . Ils devaient pressentir l'inutilité d'investir dans une région destinée a être abandonnée du fait de son peu de rentabilité. La France fit le pari contraire a La Réunion = fusse raisonnable ? Le cout du sucre fabriqué à La Réunion le rend théoriquement invendable si on le compare aux prix internationaux . Il ne reste que le tourisme pour conforter l'économie de ce département à la démographie galopante , boostée par l' « argent braguette » et les aides sociales en tout genre.

Les anti colonialistes jubilerent lorsque la France fut contrainte d'abandonner Madagascar , et l'Angleterre l'île Maurice : force est de constater que ces pays tomberent dans une récession économique qui provoqua une misère épouvantable . Comme quoi le politiquement correct n'est pas toujours souhaitable.

Le « Diego » , maintenant chargé de sucre , appareilla de Maurice pour effectuer son voyage de retour . Cap au Nord , on laissa les Mascareignes derriere nous. Nous étions en pleine saison des cyclones et aucune tempete tropicale ne vint troubler notre séjour.

Pendant le voyage du retour , il était question d'un certain rayon vert qui n'était accessible qu'aux initiés , aux vieux loups de mer qui avaient franchi les grands caps du globe . Etant un jeune navigant , je me méfiais de ces histoires attrape-nigauds comme les ancres en bois qui amusent tant les anciens ! Si bien que beaucoup pensent que c'est une fable.

Or , un jour favorable , on m'a expliqué comment voir le fameux rayon vert et JE L'AI VU ! Je l'ai même vu plusieurs fois par la suite : il faut une situation météo exceptionnelle sous les tropiques , temps clair , sec , sans vent .

La meilleure technique est la suivante : il faut être deux et attendre le moment où le disque solaire s'enfonce dans l'horizon. Celui qui veut voir le rayon vert doit tourner le dos au coucher du soleil , et surtout ne pas regarder le soleil dans les instants qui précèdent (sinon l'éblouissement affecte la vue : c'est pourquoi il faut être deux) , l'autre personne surveille la plongée du disque solaire dans l'horizon et lorsque le bord supérieur du disque est sur le point de disparaître , il donne le top , on se retourne et au moment ultime où le disque disparaît , le rayon vert surgit pendant un bref instant = un vert complètement pur , magique !



Le phénomène physique est dû à la refraction mais je n'en sais pas plus. Toujours est-il que cette fantaisie de la nature est magnifique

Le passage du canal de Suez dans le sens Sud- Nord marqua la transition entre la chaleur accablante de la mer Rouge et la fraîcheur de la Méditerranée. Quel bien-être de

remettre un pantalon long et un pull over ! On subit une baisse de température d'une vingtaine de degrés en 24 heures. On frissonne délicieusement...

La perspective du retour dans nos pays civilisés nous incita à se préoccuper de nos cheveux : nous avons besoin d'une coupe sévère, aussi mes collègues de carré, mine de rien, vantaient les talents de coiffeur du 2^e lieutenant Gaston Boterf, un Gresillon de bon aloi. Il avait soi-disant exercé ses talents lors de maints voyages et même coupé les cheveux de passagers qui reconnaissaient son tour de mains. Un jour on vint m'apprendre que le coiffeur avait installé ses outils sur le pont et qu'il s'appretait à faire des coupes en série = si je voulais en profiter, c'était le moment.

Je m'installais sans méfiance sur la chaise et le lieutenant-coiffeur, sans rire, me demanda quelle genre de coupe je désirais tout en faisant cliqueter ses ciseaux comme un professionnel. Il attaqua mes cheveux gaiement et c'est alors que je constatais que de nombreux admirateurs faisaient cercle autour de nous. Ils avaient tous la mine réjouie comme s'ils assistaient à un spectacle extraordinaire = je commençais à comprendre que j'étais la victime d'un traquenard = en effet j'étais son premier client, il n'avait jamais coupé les cheveux de qui que ce soit auparavant. Les admirateurs étaient là pour juger du résultat et pour savoir s'ils devaient ou non confier leur tête à cet apprenti. Il fallait un cobaye et c'est moi qui avait été choisi.....

Le résultat n'était pas fameux pour un débutant, mais il faut bien commencer un jour !



Un radiotélégramme nous informa de notre destination pour livrer notre cargaison : Nantes. La nouvelle fut accueillie avec joie par l'équipage, constitué de nombreux Bretons. Aussitôt certains échafaudèrent des plans pour faire venir femmes et enfants pendant cette future escale. On vint m'apporter des télégrammes à expédier. Pour minimiser le coût je conseillais plutôt l'usage de la lettre radiomaritime. L'acheminement se faisait comme un radiotélégramme jusqu'à la station Saint-Lys et ensuite comme une lettre ordinaire jusqu'au destinataire. De plus, l'expéditeur disposait d'une vingtaine de mots forfaitaire.

On traversa la Méditerranée d'est en ouest sans encombre : au passage du détroit de Gibraltar, comme d'habitude, le sémaphore nous demanda par signaux lumineux notre nom et destination. L'information était diffusée dans le monde maritime par la Lloyd.

Le passage du cap Finistère , la pointe Nord de l'Espagne , marqua notre entrée dans le Golfe de Gascogne et surtout nous mettait dorénavant à portée téléphonique des stations françaises.

L'arrivée à Nantes mit un terme à mon premier voyage sur un navire de la NOCHAP. L'Armateur me maintenant à mon poste , je restais à bord pour effectuer un deuxième voyage. J'étais satisfait des conditions que me faisait cet Armateur et je trouvais l'ambiance de travail très agréable. Finalement je fis 3 voyages consécutifs sur l'Océan Indien. Embarqué le 19-7-1955 je débarquais le 24-9-1956 soit 14 mois , un record ! Il n'y avait que le chien du bord pour faire mieux !

A suivre...