

Si tous les gars du monde... Il y a 30 ans, à Tahiti !

Christian CHEFNAY, F9WT - ex FO8GM

A l'époque, les médias locaux et nationaux s'en étaient largement fait l'écho, mais je n'ai jamais écrit d'article sur ce sujet. J'ai pensé qu'il était temps de le faire, trente ans après !

Je dédie ce récit à Jacques de Roux et à tous les acteurs de cette belle aventure à la gloire de la solidarité humaine.



PAPEETE, MERCREDI 9 FÉVRIER 1983, AUX ALENTOURS DE 18 HEURES LOCALES.

Le téléphone sonne à la maison. Je décroche : *monsieur CHEFNAY, ici le Centre des Opérations de la Marine Nationale à Tahiti. Vous êtes radioamateur, nous avons besoin de votre concours.*

Mon interlocuteur m'explique que la balise de détresse Argos d'un concurrent dans la course en solitaire autour du monde, Jacques de Roux, à bord du Skoïern III, a été déclenchée. Cette information a été communiquée par le centre de réception Argos de Washington au CNES à Toulouse qui a averti la Marine Nationale à Tahiti. La position fournie par la balise situe ce bateau à environ 2000 miles à l'ouest du cap Horn et à une distance égale dans le sud-sud-est de la Polynésie. « Nous venons d'envoyer sur zone le bâtiment de la Marine Nationale le plus proche du lieu du naufrage, l'Aviso-Escorteur « Enseigne de Vaisseau Henry » qui se trouve aux Gambiers, mais il ne devrait pas y être avant le 14 février et il sera peut-être trop tard ! », me précise l'officier de marine du Centre des Opérations.

Mon correspondant me demande de me porter à l'écoute des concurrents de cette course équipés de stations radioamateurs pour entrer en contact avec eux afin de les informer de la situation ; il faut que l'un d'eux se déroute pour récupérer Jacques de Roux avant que l'Aviso-Escorteur arrive sur les lieux.

J'accepte bien évidemment, honoré que l'on me confie cette mission que je dois réussir à tout prix.

La tâche n'est pas facile. Je sais que les skippers se contactent dans le haut de la bande des 20 mètres et je commence mes appels en français

et en anglais. Aucune réponse des concurrents, mais plusieurs contacts avec des stations américaines, australiennes et néo-zélandaises qui se portent volontaires pour m'aider.

Une chaîne internationale de solidarité se forme, les gars du monde commencent à se donner la main pour tenter de sauver une vie...

Papeete, jeudi 10 février 1983.

Au petit matin de cette longue nuit de veille, vers 5 heures, j'ai la surprise d'entendre après l'un de mes appels : *FO8GM, this is OD5KW, Perseverance of Medina calling you !*

Imaginez le bonheur qui m'envahit après une nuit blanche ! J'ai établi le contact avec un concurrent de cette course en solitaire ! Mes efforts n'ont pas été vains !

Après lui avoir expliqué la situation et lui avoir donné la position du Skoïern, le skipper du « Perseverance of Medina », l'anglais Richard Broadhead, m'informe qu'il se trouve à environ 230 miles du bateau naufragé et qu'il se déroute pour porter secours à Jacques de Roux.

Nous convenons alors de rendez-vous réguliers pour que je puisse lui communiquer les différentes positions données par la balise Argos que me transmet la Marine Nationale par téléphone à mon domicile. Je demande également aux radioamateurs néo-zélandais à l'écoute du QSO d'être présents lors de ces skeds pour faire éventuellement le relais si la liaison directe n'est pas possible avec Richard. Cette précaution s'avéra très utile, les caprices de la propagation ne permettant pas à plusieurs reprises une liaison directe.

Un réseau de veille radio est également constitué par six OM du radio-club de Papeete, le Club Océanien de Radio et d'Astronomie (CORA), sous la houlette du président, Stan FO8IW.

Papeete, vendredi 11 février 1983.

9 heures - Richard OD5KW m'informe qu'il se trouve sur la dernière position de la balise Argos et qu'il met son bateau en panne.

J'en avise le Centre Opérationnel de la Marine qui me communique la nouvelle position de la balise que je transmets de suite à Richard.

9 heures 30 - Richard est en vue du Skoïern. Il récupère à son bord Jacques de Roux.

11 heures - Le Skoïern coule !

Je rends compte du sauvetage à la Marine qui va maintenant assurer les transmissions, guider l'Aviso Escorteur pour récupérer Jacques de Roux et contacter sur nos bandes le Perseverance of Medina.

Un problème technique surgit. La puissante station d'émission de la Marine à Tahiti ne peut pas transmettre sur nos bandes. Il m'est alors demandé de continuer à servir de relais avec le Perseverance of Medina et d'assurer aussi une liaison radio avec l'Aviso Escorteur tant que le contact direct entre les deux bateaux n'est pas réalisable. Des skeds réguliers sont prévus sur 14347 kHz, avec dégagement 15 minutes plus tard sur 7050 kHz si la liaison n'est pas réalisable sur 20 mètres.

FO8GM, ici Uniform Bravo, Enseigne de vaisseau Henry....

Trente ans après, j'entends encore cette voix grave d'un officier de l'Aviso Escorteur avec lequel j'ai eu des contacts jusqu'au 15 février !



L'Aviso-Escorteur
Enseigne de vaisseau HENRY

Papeete, mardi 15 février 1983.

Uniform Bravo me signale dans l'après-midi que Jacques de Roux est à bord de l'Aviso Escorteur. Mission accomplie ! Quel bonheur !

Papeete, mardi 22 février 1983.

Jacques de Roux arrive à Tahiti, avec un accueil à la hauteur de l'évènement !

LES CAUSES DU NAUFRAGE.

Jacques de Roux était très bien placé dans cette course. Il avait terminé en première place à l'étape de Sydney et il était en seconde position avant de franchir le passage difficile du Cap Horn, naviguant avec des vents de plus de 50 nœuds dans un océan déchaîné.

Une énorme lame venant de l'arrière retourne brusquement le Skoïern III, provoquant la rupture du mât et l'ouverture du panneau de descente. Le bateau se remplit d'eau. Le Skoïern se rétablit sur sa quille mais le mât brisé du bateau crève la coque, provoquant une importante voie d'eau.



Skoïern III

Jacques de Roux déclenche sa balise Argos. Il n'y a pas d'émetteur radio à bord du voilier.

Il pompe l'eau pendant presque trois jours, 2 heures sur 3, avant que Richard Broadhead ne le recueille à son bord.

Qui était Jacques de Roux ?

Je dis était car malheureusement Jacques a disparu en mer en 1986, lors de sa seconde course autour du monde en solitaire à bord de Skoïern IV.

Jacques de Roux était capitaine de frégate, officier sous-marinier. Il a commandé le premier sous-marin nucléaire d'attaque Rubis après avoir été commandant de La Sirène et second du Redoutable.

Après son naufrage en 1983, Jacques de Roux quitta la Marine et partit dans l'île de Biak, en Indonésie, où il dirigea une importante pêcherie de thons. Cela lui permit de financer son nouveau bateau, Skoïern IV, avec lequel il disparut en 1986. Jacques avait 49 ans.

REMERCIEMENTS.

Cet épisode intense de ma vie de radioamateur a été couronné par le bonheur d'accueillir à Papeete Jacques de Roux, avec les autorités civiles et militaires, et d'avoir le privilège de lui mettre le premier autour du cou le traditionnel collier de fleurs.



Les radio-amateurs, dont le précieux concours a permis de mener à bien le sauvetage de Jacques de Roux étaient aussi présents à l'arrivée de la «Caravelle».

Ce dénouement heureux n'a pu être possible que grâce à la formidable chaîne de solidarité qui s'est formée dans le monde pour sauver la vie d'un homme en perdition au milieu de l'océan.

Le roman de Jacques Remy, porté à l'écran par Christian-Jaque, « Si tous les gars du monde », à la gloire de la solidarité entre les hommes, est devenu réalité en février 1983 dans le Pacifique !



Christian Chafroy - B.P. 3835 - Papeete - Tahiti

Cela fait 30 ans... une sacrée tranche de vie ! Je voudrais profiter de ce récit pour rendre hom-

mage à tous les acteurs qui ont permis un heureux dénouement de cette tragédie.

Tout d'abord à mes amis du CORA à Tahiti : Stan FO8IW, Alain FO8FO, Roland FO8EI, Coco FO8GW (sk)*, Emile FO8AG (sk) et Serge FO8DB (sk), qui ont assuré la veille radio durant 26 heures. Pardon si j'en oublie certains !

Mais aussi à Alain, FK8ED, de Nouvelle Calédonie ; Peter, PY1ZAK, du Brésil ; les radioamateurs de Nouvelle Zélande Mathieu, ZL4JO, Marc, ZL4JG et Ron, ZL4MK, qui m'ont aidé dans mon trafic, faisant le relais avec Richard, OD5KW, skipper de Perseverance of Medina.

Merci à Philippe Jeantot, ELOPJ, skipper de Crédit Agricole, qui a gagné cette course et avec lequel je fus souvent en contact radio.

Merci aussi à Guy Bernardin, FP1GB, skipper de Ratso II, qui a suivi les opérations de sauvetage, prêt à rendre service.

Et surtout, merci à Richard Broadhead, OD5KW, qui n'a pas hésité une seconde et s'est dévoué pour aller au secours d'un concurrent en perdition. Cela ne l'a pas empêché de finir 3ème de la course (le temps consacré au sauvetage a été décompté bien entendu).

Pour finir, mes remerciements vont à la Marine Nationale basée en Polynésie, dont les autorités ont fait confiance aux radioamateurs pour assurer de multiples liaisons radio grâce au maillage que constituent leurs stations dans le monde, ainsi qu'à l'officier radio de l'Aviso Escorteur Enseigne de Vaisseau Henry et à tout son équipage.

C'était Si tous les gars du monde... fermez les yeux, écoutez ...vous entendrez la chanson dans votre tête !



FO8GM en 1983

* Note : sk, silent key, manipulateur/silencieux. En langage radioamateur cela signifie que la personne est décédée.