MON SEJOUR AU Centre d'Expérimentations du Pacifique

Mars 1968 à Mars 1969

Mécanicien Hélicoptère ALLOUETTE II au Groupe Aériens Mixte 82 basé à FAA (ile de Tahiti)

Détachement sur atoll de HAO : Mars à Juillet 1968 - 400km de Mururoa -

Mission : Grosses révisions (2eme échelon) des machines en provenance de MURUROA (machines transportées par avion type BREGUET 2 ponts) Plusieurs jours de chantier avec une "mise à poil" des hélicoptères, sans précautions particulières, malgré les résidus récupérés lors des missions sur Mururoa et Fangataufa

Détachement sur atoll de Mururoa : Aout à fin du séjour - site des essais et Fangataufa à proximités -

Missions : Entretien en ligne des 3 à 4 Machines en place + vols quotidiens (7/7) vers, principalement, les Blockhaus PC tirs DINDON et DENISE, FANGATAUFA et autres zones dites "CHAUDES", ces vols étaient effectués en équipage de 2 (pilote et mécanicien) ** *pour information nous étions 2 mécaniciens et un "radio" pour l'entretien à l'escadrille* **

Lors des tirs (campagne 1968, derniers tirs sur barge - faible altitude donc très contaminant au sol - puis effectués sous ballon captif - 4 à 600m d'altitude -), nous évacuions les matériels et personnels, au moyen de bateaux, sur lesquels nous étions logés en permanence ceci, en général, la veille au soir du jour prévu pour l'essai. (qui avait lieu, souvent, en fin de mâtinée)
Il nous arrivait, parfois, de décoller du bateau (LA MAURIENNE), située à une trentaine de kilomètres au large de Mururoa, vers DINDON ou DENISE, juste à la fin du tir ,afin de récupérer les données de l'expérience. Pour cela nous étions équipés du fameux habit de "cosmonaute" puis les contrôles "qui vont avec" la fin de mission (sauf la machine !). Quant aux résultats ..? Le lendemain et les jours suivants, nous retournions exactement en ce même lieu en tong, short et marcel, où nous "bouffions", comme d'habitude, la poussière soulevée lors de nos atterrissages et décollages. Cela se répétait après chaque tir ...!

Le travail de mécanicien, sur ce type d'hélicoptère (première génération), consistait principalement (hors dépannages et révisions) à graisser et nettoyer la multitude de roulements et biellettes que composaient cette machine rudimentaire et, cela toutes les 5 heures de vol (en moyenne tous les 2 jours) ensuite, toutes les 10 heures de vol, un nettoyage anti corrosif (sable salé..contaminé ..?). Soit, pas mal d'heures passées à se" frotter" sur des matériels jamais contrôlés ayant atterris pendant des mois sur des zones, peu fréquentables pour certaines.

Nous étions, comme mécanicien, un peu plus exposés que nos pilotes, car en plus des poussières inhalées (toujours à l'extérieur lors des mises en route moteur, avant de monter à bord), en contact physique permanant contre ces aéronefs, souvent à peau nue, qui ont dus stocker pas mal de "cochonneries" surtout au temps des campagnes de tirs sur barge. A cette époque, les zones vie en "dur", étaient recouvertes d'un film "plastique", afin d'être lavée avant le retour des personnels (pour le sable et poussières environnant?), le délais en mer était parfois rallongé, si les opérations de décontamination était plus laborieuse. Ce genre de précautions n'est plus pris lors des tirs sous ballon captif (plus propre ? Enfin !) Peut être ! Car on utilisait l'eau du lagon(bouilleur équipant le bateau pour créer de l'eau douce) et on se baignait dans le lagon, qui, pourtant, se vidait lors de chaque tir. A priori que des effets mécaniques et rien d'autre...de visible ...!

Sur HAO, les grosses révisions des machines pleines de sable en provenance de Mururoa, étaient "désossées" sans contrôle préalable et sans précautions particulières pour les intervenants

Nature du risque : Pour les autorités, je n'ai pas travaillé en ZONE CONTROLEE, mais on ne précise pas que nous y allions régulièrement et que notre outil de travail accumulait au cours d'années de missions locales, des résidus ramassés en ces zones dites CONTROLEES
Pour les DOSIMETRES, une règle d'or pour un mécanicien travaillant sur un aéronef, est, d'avoir les poches fermées, pas de pendentifs afin de rien oublier sur sa zone de travail ou créer une ingestion dans un moteur en fonctionnement. Ces dosimètres n'étaient pas prévus pour être intégré dans une tenue de travail et comme souvent nous étions assez dévêtu lors de nos travaux (le "boubou" réglementaire - genre de marcel -) Donc ce dosimètre était souvent au vestiaire et n'a pu enregistrer nos contacts "intimes" avec nos hélicoptères. Ce qui justifie en partie l'absence de relevés fiables

J'ai effectué une bonne centaine d'heures de vol sur Mururoa et Fangataufa lors de cette campagne 1968 où ont été réalisés : 5 Tirs atmosphériques dont la première à hydrogène (H)

A ce jour, j'ai ma peau qui s'est transformée (trés blanche qui ne supporte quasiment plus le soleil), j'ai perdu ma dernière dent à 50 ans, je suis ALD cardiaque depuis 2003, autrement tout va bien ! apparemment, pour mes enfants ?...pour le moment.

C'était pourtant comme "des vacances ", mais on a fait notre job, grâce à lui (job) la dissuasion nucléaire nous (Français) a surement aidé à éviter pas mal d'ennuis, mais à quel prix pour certains d'entre nous et leur progéniture.

Merci patron, (nous étions environs 150 000 pour 210 tirs effectués dont 46 tirs aériens sur Mururoa et Fangataufa et 147 souterrains, les autres ont été effectues au Sahara), pour ces séjours au soleil. **Tu nous as gâtés** !(dans les deux sens du terme), et, à priori, c'est la seule récompense que tu nous donnes !

Serge GARGOET (membre de l'AVEN http://www.aven.org) Témoignage 2017