



Un sauvetage aux limites du possible

Propos recueillis par **Éric Berthou**

IFM Bretagne Occidentale,

auprès de Christian Wozniak, ancien plongeur sauveteur de l'Aéronavale

Le 16 mars 1978, le pétrolier *Amoco Cadiz*, 330 m de long, chargé de 234 000 tonnes¹ de brut iranien du golfe persique à destination de Rotterdam, connaît une avarie de barre à l'entrée de la Manche. Une fuite hydraulique de l'appareil à gouverner se déclare et le système de secours inopérant n'est pas réparable à la mer. Construit en 1974, au Chantier naval Astilleros Espanoles SA à Cadix pour Amoco International Oil Company, l'*Amoco* est le sistership de trois autres pétroliers qui présentent tous le même défaut de conception.

Les négociations entre l'armateur et le remorqueur conduisent inexorablement à une dérive du navire sur les hauts fonds de Portsall. Deux élingues glissent sur le pont du pétrolier sans réaction de l'équipage comme en témoigne après enquête, Guy Le Nabat, plongeur de l'aéronavale, premier sauveteur à bord de l'*Amoco*.

Éric Berthou : Christian Wozniak, vous êtes ancien plongeur sauveteur dans l'aéronavale. Vous voulez témoigner de l'aventure humaine extraordinaire de cinq hommes qui, à bord d'un hélicoptère de l'aéronavale, ont sauvé l'équipage d'un navire naufragé. Héroïque pour le néophyte, mission quotidienne pour ces marins entraînés et volontaires, ceci appelle quelques explications :

Christian Wozniak : Dans les années 1970, le monde de l'aéronautique est en pleine expansion. C'est l'époque du développement et de la mise en service d'un nouvel aéronef, le SA 321 Super Frelon en remplacement du Sikorsky HSS. Il est produit à 29 exemplaires pour l'Aéronavale française par Sud Aviation, avec la collaboration industrielle de Fiat et Sikorsky. Le Super Frelon entre au service actif en 1970 à la flottille 32F basée à Lanvéoc-Poulmic, dans le cadre de la lutte anti-sous-marine et particulièrement pour la défense des sous-marins nucléaires type

1. NDLR : en fait, 219 797 tonnes de pétrole en cargaison

Le Redoutable, basés à l'île longue. Le Super Frelon se décline en deux versions, Anti-Sous-Marine et une autre baptisée CSAR (*Combat Search And Rescue*) destinée au transport de troupe et au sauvetage en mer.

ÉB : *Que s'est-il passé Le 16 mars 1978, quel est le film des événements ?*

CW : Ce jour-là, à 23h05, un appel téléphonique de la Préfecture maritime de Brest met en alerte la base de l'aéronautique navale (BAN) de Lanvéoc Poulmic.

A 23h18, le commandant de l'*Amoco Cadiz*, Pascuale Bardari lance un SOS.

Le capitaine de vaisseau Vivanco, commandant de la base, met en alerte le lieutenant de vaisseau René Martin, chef de bord CSAR, qui réunit l'équipage d'astreinte pour un briefing laconique.

« Le capitaine de vaisseau Vivanco, nous indique qu'un pétrolier s'est échoué du côté de Portsall : allez voir, rendez compte par radio et faites pour le mieux. Nous n'avons pas d'autres renseignements »

Vendredi 17 mars 0h15 : embarquement de l'équipage avec l'équipement de sauvetage à bord du Super Frelon 112 indicatif *Belligou Alfa*.

0 h 30 : décollage sous éclairage rouge pour lire les instruments en vol de nuit, altitude 1 000 pieds, soit 300 mètres, puis après avoir débordé la pointe St Mathieu, descente à 300 pieds (91 mètres) afin de trouver l'épave. Aucune liaison radio ne permet de communiquer avec l'*Amoco*.



D.R.

Le Super-Frelon n°112, indicatif Belligou Alfa en version SAR, premier hélicoptère à être intervenu sur l'Amoco Cadiz



D.R.

Poste de pilotage d'un Super-frelon en décollage de nuit

Le vent en rafale perturbe le vol et, surtout, la température basse proche de zéro est dangereuse : l'atmosphère givrante devant être évitée pour les trois turbines délivrant les 4 700 cv de la force propulsive de l'appareil.

L'équipage de cinq hommes trouve immédiatement ses marques grâce à l'entraînement et l'expérience des missions déjà effectuées à la flottille 32 F :

- Lieutenant de vaisseau René Martin, pilote Commandant de l'aéronef SF 112 *Belligou Alfa*.
- Premier maître Yves Dagorn, co-pilote siège gauche, également chef de bord lâché toutes missions CSAR.
- Premier maître Michel le Gall électronicien de bord treuilliste.

- Premier maître Guy Le Nabat, Plongeur mécanicien de bord.
- Premier maître Guy Crassin, mécanicien de bord.

Le repérage de l'épave est particulièrement délicat. Il est facilité quand le regard de l'équipage croise le feu puissant du remorqueur Pacific, commandé par Hartmut Weinert.



L'équipage du Super Frelon n°112, indicatif Belligou Alfa. De G à D, PM G. CRASSIN Mecbo, PM M. LE GALL treuilliste, PM G. LE NABAT plongeur, LV R. MARTIN pilote Chef de bord, MP Y. DAGORN co-pilote

Son faisceau lumineux accompagne la progression du Super Frelon qui, grâce à son projecteur, finit par révéler les contours du navire. Une masse sombre est repérée. C'est l'*Amoco*.

La coque éprouve déjà des signes de ruptures au niveau du château arrière, l'équipage est perché sur l'aileron bâbord pour attendre les secours. Il est en position de survie, gilets de sauvetage enfilés, sur le dernier point haut du navire, ce qui souligne le drame que ces hommes vivent déjà depuis des heures, dans le froid, les embruns et ces vapeurs de pétrole écœurantes à en suffoquer.

À 70 pieds (21 m au-dessus de l'eau), altitude de sécurité propre au Super Frelon, afin de pouvoir remettre les gaz en cas de panne d'une des trois turbines. Démarre alors à l'aplomb de l'aileron bâbord du château arrière de l'*Amoco Cadiz*, un compte à rebours exceptionnel, de nuit avec une météo exécrable et des vents à plus de 35 nœuds en rafales. En vol stationnaire ramené à 30 pieds (9 mètres au-dessus du navire), afin d'accélérer l'hélictreuillage des naufragés (moins de 2 mn par personne), 28 membres d'équipage vont être ainsi remontés à bord en 43 mn de vol stationnaire (le record tient toujours), avant de devoir rejoindre la base pour ravitailler.

Une montée d'adrénaline saisit le treuilliste quand en allumant l'éclairage cargo (cabine) pour savoir combien de remontées ont été effectuées, il découvre 8 personnes (plus de 600 kg) placées sur l'énorme porte cargo située à l'arrière de l'hélicoptère, ce qui change considérablement le centrage de l'appareil et perturbe le vol déjà très difficile. Rapidement et dans le calme, il demande le déplacement des naufragés vers le centre de l'hélicoptère. Quelques mois plus tôt, une porte cargo d'un Super Frelon s'était abîmée en mer après s'être détachée accidentellement. De retour à la base, pour déposer les naufragés et ravitailler, un deuxième Super Frelon CSAR le *Belligou 148*, indicatif *Belligou Kilo*, arrive sur la zone de l'*Amoco*.

En version ASM (anti sous-marine), il ne peut évacuer que 9 personnes. Le Commandant du Super Frelon 112 décide de redécoller pour hélitreuiller les derniers membres d'équipage et le plongeur resté sur l'*Amoco* jusqu'à la fin de la mission. Il reste donc sept membres d'équipage à bord et le plongeur Guy Le Nabat.

D.R.



L'équipage du Super-Frelon N°148, indicatif Belligou Kilo, deuxième hélicoptère à être intervenu sur l'Amoco Cadiz
De G à D,
A. Le Corvaisier plongeur, A. Martin co-pilote, LV M. d'Escayrac-lauture pilote chef de bord, M. Caillebot Mecbo, P. de Lacroix treuilliste

ÉB : 44 membres d'équipage sont ainsi hélitreuillés le 17 mars 1978.

En quoi consiste la suite de votre mission dans les jours qui suivent ?

CW : J'ai personnellement effectué 12 missions de reconnaissance après le naufrage, dont 5 d'investigation sur le pont du navire, et 3 avec un plongeur du 2^e Groupe de plongeurs démineurs.

Le pont de l'*Amoco* était un toboggan impraticable, dû au pétrole, à marée haute il y en avait partout. L'impossibilité de pomper la cargaison amène les autorités à décider de pétarder l'épave par grenadage aérien. Le 29 mars, l'opération est effectuée sous le regard de milliers de spectateurs massés sur la côte. *Le Télégramme de Brest* titrera le 30 mars : « Des milliers de curieux à la kermesse noire » Entre fascination et dégoût...

D.R.



Situation le 22 mars 1978 lors de la récupération des plongeurs après investigation (photo marée montante)



Certains observateurs néophytes, témoins de la scène, concluent à la maladresse des pilotes en voyant les grenades tomber à côté du navire : « encore raté ».

Le grenadage est efficace à une certaine profondeur et distance de la cible, c'est la propagation de l'onde de choc provoquée par l'explosion qui provoque la destruction.

À noter que la dispersion de ce pétrole a pris du temps. Plusieurs équipages ont témoigné de l'irisation arc en ciel de la surface de l'eau sur les zones de Portsall, île de Batz, plusieurs années après la catastrophe, le fuel léger s'évaporant toujours dans l'atmosphère.

ÉB : L'homme est au cœur du dispositif opérationnel, apprentissage, formation, entraînement, engagement et cohésion. Ce sont des valeurs humaines fortes.

CW : Oui. La confiance au sein de l'équipe est vitale. La solidarité éprouvée au fil des missions fait de l'équipage un bloc soudé, à la fois déterminé, pour mener à bien ses missions et, souple pour s'adapter en improvisant dans certaines situations délicates ou périlleuses. Le métier est dur, intense, nécessite de la précision, de l'entraînement et un engagement à terre, sur l'eau et dans les airs de tous les instants. L'expérience, la maîtrise, la coordination, la cohésion de l'équipage et la capacité à décompresser, une fois la mission terminée, s'entretient à travers ce que l'on appelle l'ambiance particulière des sauveteurs hélico de l'Aéronavale, à l'instar de l'ambiance qui anime les sous-mariniers.

ÉB : Pouvez-vous nous présenter l'équipage du SF 112 ?

CW : • Lieutenant de vaisseau René Martin, commandant de l'aéronef Super Frelon. René Martin a servi 33 ans dans la Marine. En 1982 et 1999, il publie deux ouvrages intitulés *Hélicoptère dans la tempête* et *Au cœur des tempêtes*.

- Premier maître Yves Dagorn, pilote siège gauche. « pilotage en conditions de vol, IFR (*Instrument Flight Rules*) « zéro zéro » : « L'Amoco a été ma première mission de chef de bord pilote, à 31 ans. L'entraînement consistait entre autres à enchaîner des missions de jour, de nuit, en pratiquant le vol aux instruments sans visibilité, ou encore l'entraînement à l'amerrissage chaque année sur le lac de Brennilis ».

- Premier maître Michel le Gall, électronicien de bord treuilliste, « les yeux du pilote ».

- Premier maître Guy Le Nabat, plongeur mécanicien de bord « tout noir tout rouge » Le plongeur intervient en premier pour organiser le sauvetage et maîtriser la panique. Il doit exercer, par nécessité, un pouvoir de police à bord du navire à secourir. À l'époque, les combinaisons néoprène des plongeurs CSAR, épaisses de 4 mm, sont noires. Guy le Nabat évoque la difficulté d'être visible de nuit lorsque celles-ci sont maculées de pétrole noir. De retour de mission, la douche au white spirit était le seul diluant, capable de nettoyer la peau recouverte d'hydrocarbure visqueux. « De tout noir, je devenais tout rouge, à force de frotter pour me débarrasser de la crasse et des vapeurs que le pétrole avait déposé sur ma peau ».

À noter que de 1978 à 1982, les plongeurs ont exercé une nouvelle fonction de messager. Ils étaient chargés de remettre une missive officielle d'ordre de dérou-

tement vers Brest du Préfet maritime, aux commandants des navires contrevenants aux règles de circulation sur le tout nouveau rail d'Ouessant.

D.R.



Intervention le 17/08/78 sur le minéralier Libérien Aegan Monarch navigant à contre sens dans le rail de Ouessant - Christian Wozniak



L'équipage de G à D, Christian Wozniak plongeur, Marcel Esvan meco, Michel Le Gall treuilliste

La fierté de l'équipage du Super Frelon 112, outre le fait d'avoir réalisé de nombreux sauvetages, est d'avoir été distingué collectivement au titre de la 32 F, en recevant la médaille de l'aéronautique le 6 octobre 1979 par Yvon Bourges, ministre de la Défense. L'ambiance aéronautique, c'est la cohésion d'un équipage à l'écoute, en phase dans l'action pour que la mission soit remplie.

ÉB : L'évolution technologique permet-elle de mieux sécuriser les missions ?

CW : En 40 années de service à la 32F, le Super Frelon, tout en ayant payé un lourd tribut, aura permis à cette flottille le sauvetage de plus de 2 150 personnes. Retiré du service le 30 avril 2010, il est d'abord remplacé par un EC 725 « Caracal » puis par deux EC 225 (Super Puma) avant l'arrivée du NH90 à la 33F, (re)créée le 8 décembre 2011.

Développé par le consortium européen NHIndustrie, le NH 90 Caïman (version Marine) est un hélicoptère polyvalent. Il dispose de deux turbines d'une puissance de 2500 cv chacune et peut voler sur une seule en cas de nécessité. Le progrès est là, en termes de performances, notamment dans sa version ASM.

ÉB : Christian Wozniak, après une première vie de marin dans l'Aéronautique navale, vous avez continué à plonger, à voler à vous amuser ... Quel regard portez-vous sur la gestion du risque aujourd'hui ?

CW : On a su tirer les enseignements des suites des naufrages du *Boelhen*, de l'*Amoco Cadiz* et du *Tanio*.

L'organisation des CROSS est opérationnelle. Elle gère les risques et les interventions dans un trafic intense 24h sur 24. Néanmoins, la vigilance et l'adaptation sont permanentes, face au gigantisme des porte-containers de 400 m de long, qui naviguent dans le monde et les bateaux autonomes qui s'annoncent.

Mais en tout état de cause, sur terre, sur l'eau ou dans les airs, l'homme reste au cœur du dispositif avec ses valeurs, son expérience et son engagement, au-delà de la technologie quelle qu'elle soit.