

Chronologie de l'évènement de mer du 31 mai 1983 :

- **A 11h25** le 31 mai 1983, le CROSS-MA de Jobourg et le sémaphore du Homet reçoivent simultanément un «*mayday relay*» sur 2182, en provenance du cargo français «*Galatée*» entré en collision avec un chalutier à l'avant du dispositif de séparation du trafic des Casquets. Dans la brume de chaleur, le cargo ne voit plus le pêcheur qui ne répond plus à ses appels VHF.
- **A 11h32**, au centre des opérations maritimes de Cherbourg (COM), l'interphone qui relie directement à la salle des opérations de Jobourg résonne couvrant le bruit de fond de la salle OPS. Craignant le pire, le CROSS a déclenché l'alerte et demande l'intervention de l'hélicoptère Sikorsky de la compagnie «*Héli-services*» qui est affrété par la Marine Nationale et en alerte permanente au terrain de Maupertus.
- La Préfecture Maritime dépêche aussitôt vers les lieux de l'accident, les différents moyens d'intervention immédiatement disponibles.
- **A 11h40**, l'ordre est donné à «*l'Abeille Languedoc*» d'appareiller et aux dragueurs de mines «*Hibiscus*» et «*Capella*» de se dérouter.
- **A 11h45**, le Skorsky «*Juliette india*» décolle, il emporte une moto-pompe d'épuisement prévue au terrain pour ce type d'assistance et embarque un médecin et deux plongeur démineurs.
- L'équipage du Super Frelon «*Belligou 159*» de la flottille 32F de Lanvéoc-Poulmic, stationné occasionnellement sur la base de Cherbourg Maupertus pour l'exercice «*Norminex 83*» est placé en alerte décollage à 30 minutes, ce dernier étant disponible à tout moment pour les missions SAR.
- Le Neptune «*yankee Delta*» de la flottille 25F de Lann- Bihoué, est détourné d'une mission de surveillance maritime «*Surnavco*», pour rejoindre la zone de la collision et assurer le guidage de l'hélico.
- Cinq minutes plus tard, alors que l'Abeille Languedoc est en route et que le canot de sauvetage de Guernesey a quitté Saint Peter Port, le contact VHF est rétabli entre «*le Galatée*» et le chalutier. Il s'agit du «*Flot Bleu*» de Port en Bessin, navire de pêche de type chalutier, long de 19,30 mètres, équipé pour la pêche arrière, avec 6 hommes à bord. Le patron signale qu'il n'a pas de victime, qu'il a une brèche à l'avant mais qu'il ne demande pas assistance.
- **A 11h50**, le Préfet Maritime décide de prendre la direction de l'opération, le COM exerce le contrôle opérationnel tandis que le CROSS-MA Jobourg continue à assurer la coordination tactique des moyens sur zone avec lequel il est en liaison VHF.
- Le Patron du «*Flot Bleu*» précise qu'il n'a pas de blessé, qu'il compte étaler la voie d'eau avec ses propres moyens et remettre en route vers son port d'attache accompagné par deux autres chalutiers Portais.
- Le «*Galaté*» reprend sa route vers Valence, mais il est décidé néanmoins de laisser le dispositif de secours se mettre en place et de maintenir par mesure de sécurité au moins jusqu'à ce que le chalutier ait commencé à faire route avec son escorte de confrères.
- Le CROSS prévient le canot de Guernesey qu'il peut faire demi-tour.
- **A 12h38**, le sikorsky arrive sur zone, guidé par le Neptune «*yankee Delta*» et le gonio VHF du CROSS, il recherche avec son radar la victime de l'abordage qui se tient à proximité du bateau feu «*Channel*», car si le vent et la mer sont calmes, la visibilité n'excède pas quelques centaines de mètres.
- **A 13h00**, la moto-pompe et les deux plongeurs sont treuillés avec précision sur le pont encombré du petit navire. Le matériel immédiatement déposé est mis en route pour essai. Le patron accueille avec la satisfaction que l'on devine, les deux officiers marins venus lui prêter main forte, cependant il préfère ne pas attendre que ceux-ci procède à une investigation de la coque avant de remettre en route, pressé de débarquer les dix tonnes de poissons frais contenues dans la cale avant.

- **A 13h15**, Le Neptune est remercié de son précieux concours et est autorisé à reprendre sa mission initiale. -

- **A 13h30**, Les moyens étant en place, la tension baisse au COM où l'on s'apprête à plottter patiemment sur la carte la progression du convoi.

- «*L'Hibiscus et le Capella*» reçoivent liberté de manœuvre, quand l'interphone résonne à nouveau, le CROSS prévient que sur zone la situation s'est brusquement aggravée.

- Le chalutier «*Annie Dominique*» qui arrive pour accompagner son confrère blessé, le voit subitement piquer du nez, stopper et mettre à l'eau son radeau de sauvetage. En effet, alors que profitant de l'entracte, les plongeurs se restaurent dans le poste arrière, l'eau s'engouffre par les brèches de l'étrave pourtant située au-dessus de la flottaison.

- Alourdi, l'avant s'enfonce brutalement et se laisse envahir. Pour éviter le drame, il faut faire très vite, l'équipage capelle les brassières de sauvetage, tandis que les plongeurs démarrent la moto-pompe puis se mettent à l'eau pour colmater les brèches de l'extérieur avec de l'étoupe.

- «*L'Hibiscus*» envoie un zodiac avec son mécanicien et du ciment à prise rapide et ainsi que d'autres matériels de colmatage voie d'eau.

- Le second capitaine et un matelot de «*l'Abeille Languedoc*» embarquent également à bord du «*Flot Bleu*» avec deux moto-pompes supplémentaires. Ce n'était pas de trop car à moitié submergé, le moteur entraînant les pompes de cale aurait dû être bientôt stoppé. La coordination tactique des moyens engagés est confié au capitaine de l'Abeille.

- Allégé par les trois moto-pompes, ses blessures colmatées en moins d'une heure, puis solidement pansé par un paillet, «*le Flot Bleu*» peut reprendre sa progression vers Port en Bessin à 17h10, à petite vitesse cette fois et remorqué par l'arrière par «*le Annie Dominique*» à bord duquel une partie de l'équipage a été transféré.

- «*L'Hibiscus et le Capella*» reçoivent pour la deuxième fois, et pour de bon, liberté de manœuvre, et l'Abeille reste en escorte.

- Dans la soirée, le convoi avançant doucement mais sûrement; les deux plongeurs démineurs «*le Maître Poglio et le Maître Ranger de la CLIO*» sont récupérés par le fidèle «*Sikorsky Juliette India*». Ils vont pouvoir enlever leur néoprène et prendre un peu de repos. Le second capitaine de l'Abeille et son matelot restent à bord avec le patron et un de ses hommes.

- «*Le Flot Bleu*» entre à Port en Bessin le lendemain midi toujours remorqué par «*le Annie Dominique*» et sous la surveillance vigilante du remorqueur.

Comme dans les albums illustrés, tout est bien qui finit bien. De fait, bénéficiant d'un temps calme et des circonstances qui ont permis de concentrer rapidement les moyens les mieux adaptés, l'opération s'est déroulée comme dans les livres. Cependant le naufrage a été évité de justesse. La réussite dépendait tant de la rapidité et de la bonne coordination de ces moyens que de la compétence professionnelle des personnels qui sont intervenus.

Ce n'était pas la première fois que les plongeurs démineurs et l'hélicoptère «*d'Héli-services*» remplissent ainsi le contrat puisque depuis le début de l'année, «*la vedette Nigérienne Agu, les chalutiers De Courcy, Petit Forban et Altair*» ont déjà bénéficié dans des conditions plus ou moins dramatiques de leurs précieux services.

Le Capitaine de Frégate Pierre Mailloux
Directeur des opérations du COM Cherbourg