

Allons à Nouméa

Cinq ans d'efforts s'achèvent enfin. Le bateau, un voilier de treize mètres, coque en acier, gréé en ketch, est prêt. Nous sommes en effet partis, fin mai, de Brest, en famille avec deux enfants, Bruno, 6 ans, et Vincent, 4 ans, et un couple d'amis, direction la Nouvelle-Calédonie où je dois prendre mon poste le 14 novembre 1981. Tout a commencé à Toulon en 1975, date à laquelle Martine, ma femme, et moi-même décidons de vendre notre premier voilier, un petit ketch en bois et faire construire la coque d'un *Trirème* 43 par les chantiers de Biot.

Nous nous heurtons rapidement à de gros problèmes financiers malgré la vente d'une bonne partie de nos affaires. Les visites aux banques se font systématiquement pour essayer d'obtenir un prêt à taux d'intérêts comparable à ceux consentis à l'achat de biens immobiliers. Notre voilier serait en effet notre seule et unique maison. Hélas, les réponses sont non moins systématiques : « Un bateau est un bien mobilier, vous n'avez droit à rien » ou « Pas de prêt aux marginaux » !... Cette dernière petite phrase nous laissera longtemps un goût amer mais elle aura eu le mérite de nous pousser à aller jusqu'au bout. Et c'est ainsi que la coque nue, magnifique et énorme à nos yeux, arrive un jour à Toulon. Nous prenons alors conscience du travail qui nous attend !

Piquage des milliers de soudures, peinture, mise en place des hublots, etc. Moments d'euphorie et de découragement se succèdent.

Et puis, nomination à Cherbourg, entraînant le transport de la coque à travers la France. Les emménagements intérieurs commencent alors, nous faisant découvrir les difficultés du travail

Deux ans plus tard, nouveau transport vers Brest. Mise à l'eau



en mars 1980. Premiers essais fin 1980.

Le voyage rêvé de longue date, et préparé sous la mer à bord du S.N.L.E. *L'Indomptable* devient réalité en mars 1981 lorsque arrive désignation pour Nouméa et acceptation du congé sans solde de six mois.

L'activité devient tourbillonnante. Fin de préparation du

bateau, mise en place du régulateur d'allure fait en patrouille, approvisionnements divers, matériel de rechange, problèmes administratifs, etc.

Mais le but est là, proche et un peu effrayant : tenir la date du départ vers la mi-mai car la mauvaise saison en mer des Antilles sera, elle, au rendez-vous vers août-septembre.

Notre route est la suivante : Brest - Port-Bayona en Espagne - Madère (où l'on pourra faire le plein de vivres frais au marché de Funchal) ; recherche des alizés vers les Canaries, puis traversée de l'Atlantique et escale à Fort-France.

Panama - Les Galapagos ; le séjour dans les îles est très difficile à obtenir. Aussi essayons-nous de décrocher une « mission scientifique » auprès du CNEOX de manière à justifier notre demande d'escale. Puis les îles Marquises, la Polynésie, îles Samoa, Fidji et Nouvelle-Calédonie.

Tout ce programme aurait été impossible à édifier sans la compréhension et l'encouragement de nombreux organismes de la Marine : l'OCI/DC qui a accepté de prêter les cartes et I.N. nécessaires au voyage ; la BOFOST, l'Ecole navale qui a spontanément permis l'usage de son slip pour le carénage du bateau.

Le départ, toujours émouvant, eut lieu le 30 mai et tout de suite les premières difficultés apparaissent : passage d'Armen dans la brume et coup de vent dans le golfe de Gascogne.

La traversée du golfe au près serré est longue et c'est avec joie que nous rencontrons le sous-marin *Narval* qui fait un petit détour pour nous dire bonjour, avec notre ami Yves Tonnelier, officier en second, à son bord.

Le test de résistance du bateau et de l'équipage se finira au passage du cap Finisterre : une tempête nous obligeant à dériver à la cape pendant près de 48 heures.

C'est alors une joie immense de mouiller à Port-Bayona, dans la baie de Vigo, sous un soleil torride et de pouvoir se promener dans les ruelles de ce petit village de pêcheurs.

Et demain, nouveau départ vers Madère avec, cette fois-ci je l'espère, un bon vent portant et une mer calme.

L.V. Palisse