

# en famille sur la mer jolie

par le lieutenant de vaisseau PALISSE

**L**ES lecteurs de *Cols Bleus* se souviennent sans doute que, voici un peu plus de six mois, le lieutenant de vaisseau Palisse avait quitté Brest à bord d'un voilier de treize mètres gréé en ketch, l'*Apili*, emmenant, avec

deux amis, sa femme et ses deux enfants, Bruno, 6 ans et Vincent, 4 ans.

Le L.V. Palisse relate ci-après son voyage depuis la baie de Vigo jusqu'aux Marquises.

## Port-Bayonne Madère

Huit cents milles par une grosse houle de l'arrière mais, près de l'arrivée, la mer est lisse comme la main, le vent est nul et le soleil torride. Apache, notre chien, aboie tout à coup et nous découvrons alors une foule de petites bosses marron à la surface de l'eau. On manœuvre au moteur et nous voici au beau milieu d'un banc de tortues de mer, tout à fait endormies. Autour de certaines d'entre elles des milliers de petits poissons sont en effervescence ; nous traînons un haveneau le long du bord et pêchons, avec une tortue d'une vingtaine de kilos, quatre à cinq kilos de sprats ! Nous qui, depuis Brest, n'avions réussi qu'à prendre quelques maquereaux ! Cette agitation autour des tortues est provoquée par des thons qui chassent les sprats, affolés au point de grimper sur la carapace des tortues. Notre ligne de traîne capture un beau thon ; voilà quelques bons repas d'assurés et

l'occasion d'un cours de sciences naturelles au profit des enfants avant de libérer la tortue.

Arrivés de nuit à Funchal nous nous hâtons vers le célèbre marché. C'est l'époque des fêtes de la Saint-Jean et les petits orchestres sont nombreux ici et là. L'un d'eux se produit au bout de la petite jetée du port, près de l'endroit où nous sommes mouillés.

Je suis réveillé un matin par une diffusion étrange : « La marche, la marche, la marche, petit déjeuner de l'équipage ». Il me semble sortir d'un rêve, n'y prête pas attention, mais, peu après, bien éveillé, j'entends « Appel dans cinq minutes » ; je me précipite sur le pont et, ô surprise, aperçois le *Rhône* ainsi que deux sous-marins, le *Dauphin* et l'*Agosta* à couple.

Je me rue aussitôt vers les amis : le LV de Maistre, officier en second du *Dauphin*, le



CC Reul, commandant en second du *Rhône*.

Au cocktail donné à bord du *Rhône* le soir, l'ex-maître d'hôtel de l'*Aréthuse* régale l'équipage de l'*Apili* de petits fours délicieux.

Quel plaisir que cette rencontre ! Le lendemain, toute la flotte française de Funchal est à couple : le *Rhône*, l'*Agosta*, le *Dauphin*, et l'*Apili*. Des vivres et de l'eau nous sont offerts par les différentes gamelles ; le navire-

atelier joue avec élégance son rôle d'assistance aux bateaux français et certaines petites réparations seront exécutées rondement.

Les enfants eux-mêmes sont choyés par l'équipage du *Dauphin* qui leur projette des « Laurel et Hardy » et les gave de bonbons ! Aussi est-ce avec des pleurs qu'ils diront au-revoir à leurs « papis des sous-marins » lorsque nous hissons les voiles, direction la Martinique, 2 800 milles environ.

## Madère Fort-de-France

C'est notre première grande traversée et je l'aborde avec quelque inquiétude, d'autant que la période n'est guère favorable à une traversée océanique. Les cyclones peuvent se manifester sur les Antilles au mois de juillet, la fréquence maximum se situant aux mois d'août et septembre. Il nous faudra ouvrir l'œil au cours du dernier tiers du parcours.

Nous allons chercher les alizés au Sud des Canaries ; foc gonflé, vent et mer de l'arrière, c'est parti, 120 à 150 milles par jour ; je regrette toutefois l'absence d'un grand génois qui aurait été fort utile à cette allure.

Un événement fâcheux trouble notre tranquillité : le pilote automatique, ébranlé lors des tempêtes du cap Finistère, nous lâche ; les boulons de fixation de la crapaudine du safran de l'appareil se cisailent (boulons en inox de 16 mm). La mèche du safran, un tube en acier de chauffage central de 70 mm de diamètre, se plie comme un simple fil de fer. C'en est fini des nuits calmes car il faudra barrer pendant toute la traversée. Heureusement nous sommes quatre adultes ; le quart par quart c'est déjà mieux que le quart par tiers auquel sont habitués les ingénieurs des sous-marins nucléaires. Dommage quand même !

Le rythme est pris et l'équipage en a pris son parti ; le seul point noir reste le temps. Alors que j'imaginai les alizés comme des vents sages et réguliers, avec un ciel

dégagé, une mer constante, le ciel est bouché et des grains fréquents et violents nous obligent à changer de foc et à prendre des ris.

La mer est dure et l'*Apili* roule bord sur bord. Toutefois, malgré ces conditions médiocres, les repas restent excellents et la classe aux enfants assurée à peu près régulièrement. Ceux-ci compensent le peu d'espace par l'originalité de leurs jeux : glissades avec le roulis dans le panier du chien, parties de cache-cache dans les voiles, descentes le long des haubans.

A environ huit cents milles des côtes de Martinique, la « Pilot chart » indique un risque de cyclone grandissant au fur et à mesure que nous progressons. Notre récepteur radio ne capte hélas que des postes africains peu concernés par notre zone ou des programmes d'inspiration liturgique. Je surveille les cirrus crochus, le baromètre et la houle, relis les instructions nautiques et me familiarise avec les demi-cercles dangereux et maniable.

Nous captions enfin FR 3 Martinique qui nous promet du beau temps et nous abreuve des péripéties d'une course de cyclistes. Par la voix des ondes nous sommes au courant des activités de l'île, de ses problèmes, de sa musique avant même d'y avoir mis les pieds. Les discussions à bord vont bon train à propos des chances du favori de la course, un nommé Boubouille, ou du succès du dernier film de



Christian Lara, « Vivre libre ou mourir ».

Atterrissage sur la pointe Sud de la Martinique et mouillage à Fort-de-France près du fort Saint-Louis ; escale plutôt technique, la réparation du pilote nécessitant la mise au sec du bateau, mais agréable cependant grâce à nos amis le C.C. Pinon et le L.V. Huberdeau, commandants respectifs du

*Trident* et du *Canopus*, ainsi que du C.C. Schaar ; ils nous aident dans nos démarches, nous prêtent leur voiture et nous accueillent chez eux. Il est bon de se retrouver ensemble, comme chez soi, après ces nombreux jours de mer. Merci encore à eux et merci à Marine Fort-de-France qui nous ont aimablement autorisés à accoster au quai des avisos, où nous avons apprécié le confort de l'eau et de l'électricité.

## Fort-de-France Panama

Il nous faut partir et la saison est de plus en plus mauvaise pour naviguer... Mais ici nous pouvons recevoir les bulletins météo et serons alertés en cas de cyclone. Je naviguerai non loin de terre afin d'être en mesure de rejoindre vite un abri. Je descendrai sous le vent des Antilles anglaises et longerai ensuite les Antilles hollandai-

ses puis les côtes du Vénézuéla et de Colombie.

A bord du *Trident*, je décalque, avant de partir, les « trous à cyclone », havres pour les petits bateaux en danger. Bien m'en a pris, car au large des Grenadines, une tempête tropicale est annoncée dans les 48 heures et doit passer au sud de la Martinique, pas très loin de nous.



Nous mettons le cap vers l'île de Carriacou, dans les Grenadines. Là, de la crique de Tyrell bay, part un labyrinthe de petits canaux enroulés en spirale et bordés de palétuviers. Les fonds peu profonds et les récifs non balisés obligent à naviguer à vue. Une flottille de voiliers, en quête d'un abri, arrive en même temps que nous. Dans une belle pagaille tous manœuvrent, mouillant qui deux ancres, qui trois, passant des aussières dans tous les sens en les frappant sur les racines des palétuviers.

Pourtant l'attente n'est pas angoissante car, de cette promiscuité obligatoire, naissent des échanges et bientôt des chants de tous les pays se font entendre. C'est la fête. Mais la tempête baptisée « Denis » par les services météo (c'est du sur-mesure : mon prénom est en effet Denis) survient et ces énormes pluies sont les bienvenues ; tout le monde est sur le pont pour se rincer. En réalité nous n'aurons que peu de vent malgré les avis de tempête. Le lendemain, nous sourions en écoutant les bulletins de radio Martinique inviter, toute la journée, le personnel des entreprises à reprendre le travail.

Nous gagnons Curaçao, afin de procéder à quelques réparations ; la navigation est assez difficile le long des Antilles hollandaises, basses et bordées de massifs madréporiques. Curaçao est une étrange ville de Hollande en pleine mer des Caraïbes, mais nous n'y restons pas longtemps.

En route vers Panama nous ne longerons pas trop les côtes de Colombie car le bruit court que des pirates cherchent à s'emparer des petits navires pour faire un trafic illégitime entre la Colombie et les Etats-Unis.

Nous ne rencontrons que de gros grains menaçants, puis, dans le golfe de Darien, des vents couverts ; nous demandons notre position par radio à plusieurs navires de commerce, contents de faire un brin de causette.

Dans la nuit voici que le halo de Colon Cristobal, du moins nous le supposons, car on ne distingue pas à bâbord les deux phares de la pointe Manzanillo. Ayant franchi la

ligne des fonds de 100 m, on ne voit toujours rien. Nous attendons alors le passage d'un navire et, au petit matin,

nous apercevons enfin les jetées du port de Colon. Explication : les deux phares étaient éteints !

## Passage du canal de Panama

L'attente du passage du Canal au Yacht Port de Cristobal est assez agréable. La plupart des bateaux voisins sont américains ; les enfants sont ravis de se rencontrer et, malgré les problèmes de langage, pêchent ensemble et inventent des jeux variés, sautant d'un bateau à l'autre en toute liberté. Le chien Apache se délecte à renifler les touffes d'herbe.

Les formalités pour le passage du Canal sont laborieuses en raison des imbrications entre les administrations panaméennes : bureaux de l'immigration, des douanes, des recettes diverses et nombreuses, des capitaineries des

ports de Colon et Cristobal et, enfin, de celui du Canal.

Le règlement stipule que cinq adultes, plus le pilote, doivent assurer la manœuvre ; un à chaque aussière et un à la barre ; deux équipiers d'un cataraman français viennent nous donner un coup de main.

La taxe pour un bateau de 13 mètres n'est que 35 dollars, ce qui est peu car on utilise la compétence d'un pilote pendant onze heures.

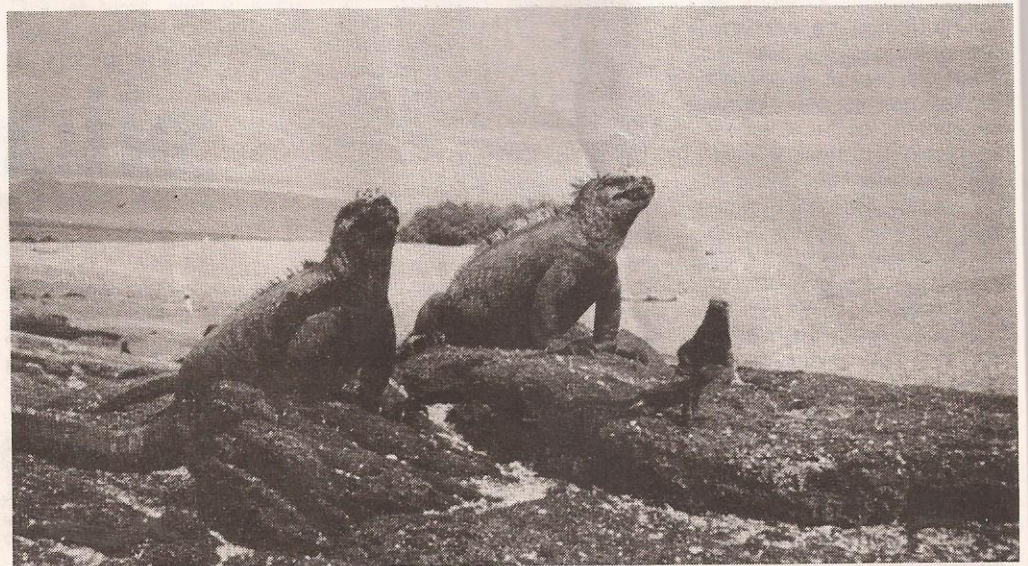
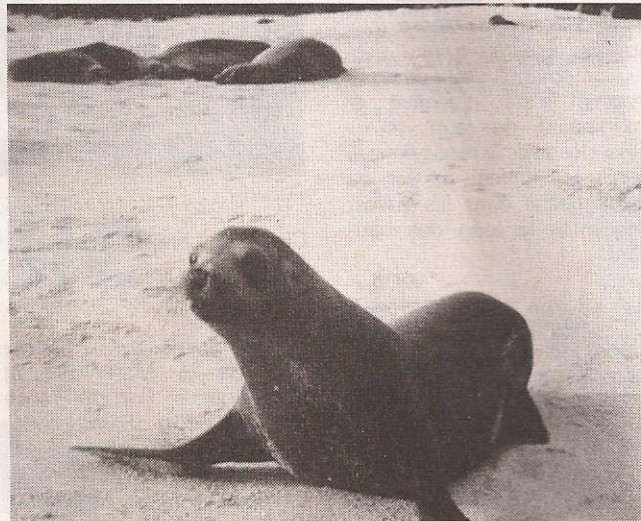
Un gag survient au départ : les mouvements des bateaux dans les écluses sont exactement synchronisés mais, lors-

que nous levons l'ancre, moteur au maximum de sa puissance, nous ne bougeons pas d'un pouce. La profondeur à quai est faible pour notre tirant d'eau et, après le plein d'eau, près d'une tonne, l'*Apili* est un peu enfoncé dans la vase ; rappel de tout le monde sur les bômes débordées et dans les mâts pour faire gîter le bateau. Le pilote s'inquiète et nous presse ; on s'énerve un peu, on vire la chaîne au maximum au guindeau. Rien ! Puis, tout d'un coup, le voilier se libère et fait un bond en avant ; nous regagnons à six nœuds l'écluse de Gatun derrière un gros cargo. Les portes se referment et, déjà, l'eau monte à toute vitesse.

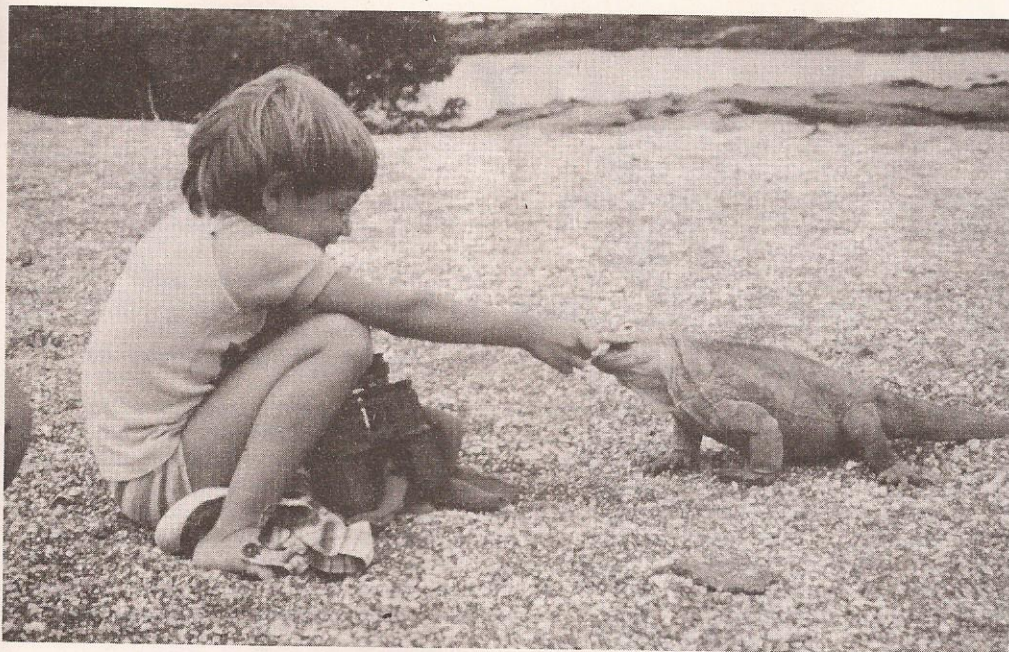
Après une plaisante journée sur le Canal nous passons les écluses à couple d'un remorqueur, évitant ainsi les manœuvres d'aussières. Le pilote apprécie hautement la cuisine du bord. Le soir nous mouillons au Yacht club de Balboa.

Il nous faut être prêts à affronter le pot au noir. La lecture des récits des navigateurs n'est guère encourageante ; certains ont mis plus d'un mois pour couvrir les neuf cents milles qui séparent Panama des Galapagos ; d'autres, découragés, se sont arrêtés à l'île Coco ; d'autres, par contre, ont fait le trajet en dix jours.

Nous en mettrons quatorze, mais durs, en tirant des bords vent debout pendant six cents milles au moins. Il fait froid, 15 ° la nuit, et nous nous vêtons de duvets et cirés.







## Aux Galapagos

Donc, après cette laborieuse traversée, nous atterrissons sur San Cristobal, au sud de l'Archipel. Gros soulagement car rien n'était moins sûr que cette navigation : la couverture nuageuse a été continue depuis dix jours et les points au sextant, notre seul instrument de navigation, étaient impossibles. Heureusement un radiophare nous a guidés à l'arrivée, bien qu'il fut faible et son indicatif inaudible.

Evitant les brisants à vue nous mouillons devant le petit village de Puerto Barquerizo Moreno, port d'entrée dans l'Archipel. Il nous faut obtenir les autorisations nécessaires à notre séjour : d'une part celle de naviguer dans l'archipel, délivrée par le commandant local de la Marine équatorienne et, d'autre part, celle de descendre à terre accordée par le directeur du Parc national. Le quota annuel de touristes est strictement contrôlé. Les yachts de passage sont considérés avec une certaine méfiance et la durée maximale de leur séjour n'est que de 72 heures.

En tant qu'officier de la Marine française je vais présenter mes respects au C.F. Herman Davila Yopez, commandant la 2<sup>e</sup> zone navale, qui me reçoit avec amabilité et nous invite à une « sortie des familles » à bord d'un patrouilleur.

La petite île de Lobos est interdite au public car c'est un lieu de reproduction des fous à pattes bleues et des frégates. Nous y passons une journée inoubliable parmi les otaries, les oiseaux et les iguanes, qui viennent observer les bipèdes avec curiosité. Puis, pendant deux jours, promenades dans les forêts d'orangers et de citronniers. San Cristobal est une île merveilleuse ; la forêt est à tout le monde et à personne et la gentillesse des habitants n'a d'égale que leur sérénité.

Dans ce paradis des langoustes, les eaux sont froides et les requins nombreux ;

## Les Marquises

Cette traversée s'accomplit sans difficulté, sous pilote automatique ; nous atteignons Fatu Hiva, après vingt-huit jours de mer. C'est loin d'être un record, le vent nous ayant fait défaut au départ et à l'arrivée. Mais le temps s'est écoulé rapidement : entretien du bateau, classe aux enfants, préparation des fêtes, anniversaires et autres...

Nous mouillons dans la baie d'Omoa sans trop d'exaltation. Mais, très vite, la beauté sauvage de cette île

Pedro, un guide français qui vit aux Galapagos depuis douze ans, nous donne de sages conseils de navigation. Nous faisons provision de pains spécialement cuits deux fois afin de mieux se conserver pendant la traversée du Pacifique. On nous autorise à prolonger un peu notre séjour dans plusieurs îles. Que d'images superbes dans ces criques : l'*Apili* est frôlé sans cesse par des otaries qui ne cherchent qu'à jouer. A Ferdinanda, un iguane de terre d'un mètre de long s'approche, nous suit, grignote nos chaussures et proteste en crachant un jet de salive discret lorsque l'un des enfants fait un geste brusque. Mais le Pacifique est bien grand ; trois mille milles jusqu'aux Marquises et il faut repartir.

nous enchante et le soir, autour d'un feu de bois, nous nous régalons d'un cuissot de chèvre en compagnie de quelques villageois.

Après un coup d'œil à la baie des Vierges le cap est mis sur Hiva Hoa. Trois des navigateurs solitaires sont embauchés comme professeurs à la rentrée scolaire et une fête sympathique est organisée par les instituteurs du village.

Il est temps de gagner Nuku Niva ; c'est de là que je prendrai l'avion pour Papeete,

car, pour moi, le voyage s'achève dans cette belle île des Marquises. Les six mois de congé sans solde touchent à leur fin. (La bourse aussi). Quant au reste de l'équipage, il continue ; nos amis Armelle et Paul, mon épouse et les enfants se reposeront une quinzaine de jours à Nuku Hiva puis iront à Papeete où le bateau hivernera. Chacun à bord sait maintenant naviguer avec précision — et avec succès — puisque le recalage sur Fatu Hiva ne dépassait pas cinq milles.

De Papeete ma famille me rejoindra à Nouméa ; nos amis garderont le bateau et chercheront du travail. Cette longue traversée me laisse à la fois une impression d'enchantement mais aussi, avec un arrière-goût de course poursuivie, le regret d'être passé trop vite dans des endroits merveilleux. Je suis conscient toutefois de la chance que j'ai eue de pouvoir synchroniser cette croisière avec un changement d'affectation ; de tout cœur, je souhaite à ceux qui voudraient réaliser un tel projet une totale réussite. Cela en vaut la peine !

Je croyais mon aventure terminée pour un temps en arrivant à Papeete, mais grande fut ma surprise, en débarquant à Faaa, un peu perdu, de constater que j'étais attendu.

Le C.F. Genin et mon camarade de promotion Miquel étaient là pour m'offrir le traditionnel collier de fleurs.

J'apprends que, quelques heures après mon départ de Nuku Hiva, l'avis *Commandant Bory* a mouillé près de l'*Apili* en baie de Taiophae et a apporté toute son aide à l'équipage un peu remué à l'idée de se trouver désormais seul responsable du bateau, un courant d'amitié favorisé par la présence du L.V. Le Monie avec lequel j'étais embarqué sur *L'Indomptable*.

Et ce sera, grâce à cette solidarité et gentillesse spontanées à Papeete, que je partirai vers Nouméa rassuré et confiant quant à la suite du voyage de l'*Apili*. Confiant également dans l'esprit de la Marine, qui, par la compréhension qu'elle a manifestée tout au long du voyage, a prouvé que le goût de l'aventure y est toujours présent. ■