

JEAN MERRIEN

LES NAVIGATEURS SOLITAIRES



**AUX LIMITES
DU POSSIBLE**



ÉDITIONS DENOËL

AUX LIMITES DU POSSIBLE

DU MÊME AUTEUR

Ouvrages sur la Mer :

MARINES (épuisé).

RIEN QUE LA MER, fresque (Editions S.E.L.F.).

L'HOMME DE LA MER, roman, Grand Prix de la Mer 1948 (*Aux Portes du Large*).

GUIDE DE PETITE CROISIÈRE AUDIERNE-LA-ROCHELLE, (*Le Yacht*).

LES NAVIGATEURS SOLITAIRES I (Denoël).

LES MÉMOIRES D'UN YACHT, roman (Denoël).

MISSIONNAIRE DE LA MER, roman (*La Table Ronde*).

LE MUTILÉ DE L'OcéAN, récit pour la jeunesse (*Editions Bonne*), sous presse.

L'ATLANTIQUE EST UNE CUVETTE, récit pour la jeunesse (*Editions Bonne*), sous presse.

*En souscription, aux Editions Bonne,
15, rue Las-Cases, Paris :*

GRAND DICTIONNAIRE DE NAVIGATION A VOILE ET DU
LANGAGE MARITIME.

Autres ouvrages :

LA MORT JEUNE, roman (N.R.F.).

ABANDONS DE POSTES, roman (N.R.F.).

BORD A BORD, roman, Prix Populiste 1944 (N.R.F.).

LE REFUS, roman (*Presses de la Cité*).

JEAN MERRIEN

LES NAVIGATEURS SOLITAIRES

★ ★

AUX LIMITES DU POSSIBLE

Avec 12 photographies hors-texte et 5 cartes.

*Les Chants
du Monde*

ÉDITIONS DENOËL
19, rue Amélie, Paris-7^e

*Il a été tiré de cet ouvrage
15 exemplaires sur vergé Johannot
numérotés de 1 à 15,
et 5 exemplaires hors commerce
sur vergé Johannot,
numérotés de I à V.*

Copyright by Editions Denoël, Paris, 1954.

*A mes collaborateurs bénévoles, qui, avec tant de
gentillesse désintéressée, m'ont aidé dans la recherche
des renseignements sûrs, notamment :*

PIERRE VAN HAELEN, de Bruxelles, qui sait tout !
G. G. CASTRO, de Buenos-Aires.
R. DEGLI UBERTI, de Naples.
Docteur DUCHAINE, de Bruxelles.
le Médecin Principal AURY, de Paris.
CARL DE GRYSE, de la Martinique.
A. CHAZE, de Papeete.
Ct. M. CLERC, de Dakar.
Mme ELLA MAILLART, de Genève.
L. MAUREL, de la Sarre.
l'architecte naval J. ANGELI, de Carrières-sur-Seine.
Cne LORANCHET, ancien Cap Hornier.
GUILLEUX LA ROËRIE, de Paris.
J. M. TRÉVILY, de Ferryville (Tunisie).
H. D. Mc CANN, à bord de *California*, Gibraltar.
R. GUILLOU, de Saint-Pol-de-Léon.
L. F. GANCEL, de Brevands (Manche).
J. P. JONES, d'Abercastel.
MAX HAMILTON, de Londres.
M. C. JOHNSON, de Boston.
J. E. BJORSETH, de Bergen.
CHR. DEWEPPE, d'Amiens.
Ct. BLY, de Saintes, Belgique.
R. GEERINCKX, de Malmédy.
J. H. VIVOLARI, de Nice.
J. GAYET, de Boulogne-sur-Seine.

...

P. DELOR, de Saint-Cloud.
B. PEYRELONGUE, de Bordeaux.
M. GALICHÈRE, de Coutainville.
J. RONVAL, de Paris.
P. BARDON, de Paris.
P. DESFORGES, de Paris.
P. ROBERT, des Sables-d'Olonne.
Signataires illisibles de Rouen, Dieppe, Londres,
Hambourg, Paris, Le Havre, et ceux que j'oublie
mais qui me le pardonneront.

A mes traducteurs bénévoles : Mlle ERGOLL, VAN
HAELEN, ANTONIETTI.

*Au journal Le Yacht, qui a publié mon appel, et m'a
si généreusement aidé ; et particulièrement à son rédac-
teur en chef MARCEL COLLINET,*

*Ainsi qu'à mes « patients », qui m'ont fourni, avec
une loyauté et une générosité de marins, tous les détails
possibles... même quand ceux-ci n'étaient pas à leur
avantage.*

INTRODUCTION

Le hasard a bien fait les choses.

Dans notre première série des Navigateurs Solitaires, nous avons omis, ou juste effleuré, quelques aventures, parce que les renseignements que nous possédions sur elles étaient trop maigres, ou douteux.

Or, il se trouve que ce sont les plus extraordinaires. La traversée du capitaine Romer, dans un kayak de toile, bat tous les records de l'énergie; celle du jeune J.-E. Schultz, tous ceux de la folie; celle de Gilboy, à travers le Pacifique sans escale, ceux de l'endurance et de la volonté; le périple du ménage Strout atteint le délicieux sommet d'une parfaite et tranquille possession de la mer; celui de Dwight Long dépasse les bornes de la chance; celui de Zitt celles de la cocasserie; mais surtout, le tour du monde en quatre étapes, en pleine guerre, tout seul, par les « rugissants quarantièmes » — la « Route Impossible » — oui, de l'un à l'autre des terrifiants « trois caps » : Bonne-Espérance, Tasmanie, et Horn, dans la tempête continue, ce tour du monde de Vito Dumas est bien l'exploit le plus inouï qu'homme seul ait jamais accompli sur la mer.

Nous nous trouvons donc appliquer la célèbre devise des cirques : « De plus en plus fort. » Nous ? Non. Mais nos héros, oui.

Même certains de ceux dont nous avons déjà parlé — Bardiaux, notamment — ont dépassé eux aussi leur mesure antérieure.

D'autre part, dans notre premier volume, nous n'avions pu mettre en ligne ces navigateurs solitaires involontaires que sont les naufragés; nous le ferons ici en quatrième partie, et y ajouterons celui qui, par amour d'eux, par dévouement à leur cause, s'est fait « naufragé volontaire », Alain Bombard, dont nous n'avions pu dire que quelques mots (il venait juste d'arriver).

Enfin, dans notre préambule, nous avons dû « dégrossir », pour les non-initiés, le problème de la navigation solitaire, et montrer les valeurs respectives des trois faces qui en apparaissent si terribles au terrien : la solitude, le grand large, et l'art de naviguer. Nous n'avions pu passer que très rapidement sur le premier point, la solitude; nous décomposerons maintenant celle-ci elle-même en ses éléments hostiles : la peur, la faiblesse, l'ennui.

LA PEUR, LA FAIBLESSE ET L'ENNUI

Au dernier recensement — c'est-à-dire dans l'état où se trouve la liste des Navigateurs Solitaires que nous reproduisons à la fin du présent ouvrage — le nombre des hommes (dont une femme !) qui, à notre connaissance, se sont risqués strictement seuls à traverser au moins un océan et y sont parvenus (donc, non compris tous ceux qui ont échoué) dépasse la cinquantaine.

Mais, leur a-t-on demandé à tous (et à leur historien bien souvent) : « N'avez-vous pas peur en mer, tout seul ? »

Si. Certainement si, du moins au départ.

Les plus grands d'entre eux : Slocum, Bernicot, même Blackburn, l'ont avoué. Quand, le premier jour de la traversée, ou après une longue escale, ils voient la côte disparaître, ils ont peur. Slocum dit sans fausse honte qu'il eut peur pendant *plusieurs jours*, au long desquels il ne put maîtriser son esprit, qui, ainsi qu'en une agonie, lui remontrait toutes les scènes de sa vie passée. Et, paradoxe qui ne surprendra que les non-marins, la tempête seule le débarrassa de cette peur... qu'il retrouva quand revint le beau temps. Seuls la

gouaille de lui-même, à voix haute, parvint à vaincre tout à fait (mais non à jamais) ce sentiment.

Et pourtant Slocum était un vieux mangeur d'écoute, qui avait bourlingué, au commerce, par toutes les mers, dont le cap Horn. Pareillement, Bernicot, lui aussi capitaine au long cours, eut envie de faire demi-tour. Même Blackburn, Blackburn, pêcheur des Bancs, le héros aux doigts gelés qui était allé à l'aviron cinq jours et cinq nuits sur la terrible mer de Terre-Neuve, seul dans un doris minuscule, Blackburn, quand il eut pris le large avec *Great-Western* qu'il avait construit lui-même sans doigts, s'écria : « Qu'est-ce que je fais ici ? » et, dit-il, fut tenté de faire demi-tour.

Ces trois hommes, ces trois marins, ont peur tout seuls dans le beau temps. S'ils ne l'ont plus dans la tempête, c'est qu'il leur faut agir. Ce n'est que dans l'inaction que l'instinct les empoigne.

Les épargnait-il quand ils n'étaient pas seuls ?

Assurément, un navire important est beaucoup plus rassurant. Nous avons vu que ce n'était pas toujours à juste titre; mais nous ne sommes pas ici dans le domaine de la raison.

D'ailleurs, si le marin professionnel — ou le plaisancier éprouvé — n'a plus peur en prenant la mer, n'a plus le sentiment de la peur, est-ce que cette peur n'est pas simplement masquée par l'habitude ? La peur du large est un instinct, on ne se débarrasse pas tout à fait des instincts. Peur absurde pour qui sait (il faut le répéter sans relâche) que le large est moins dangereux que la côte, même pour un petit bateau (bien conditionné). Mais peur légitime puisqu'elle est naturelle. Tous les grands courageux ont dit : « Le peu-

reux n'est pas celui qui a peur, car tout le monde a peur; c'est celui qui cède à sa peur. » Et c'est pourquoi on ne l'avoue pas, du moins sur le moment; c'est pourquoi certains marins se fâcheront en lisant ceci.

Ceux qui sont plus habitués à voir clair en eux l'admettront, reconnaîtront que le « sérieux » qu'ils ont à la mer est une forme vaincue de la peur. Et ils diront avec nous qu'il n'y a, à n'avoir pas *du tout* peur en mer, que ceux qui n'en ont aucune idée — on pense à certains canotiers citadins partant, comme cela, pour l'île d'Yeu, par exemple — ou ceux qui ont une foi aveugle en autrui. Le passager, souvent, n'a pas peur *du tout*, parce qu'il est tout à fait inconscient, ou parfaitement rassuré (et il a fort raison !) par la réputation de la compagnie de navigation, ou celle du capitaine. Le marin sous-ordre n'a pas peur *du tout*, s'il a une foi aveugle en ses officiers, individuellement ou collectivement. L'équipier de croisière — fût-elle transocéanique — a moins peur que son capitaine.

Un des plus connus de nos skippers nous disait (et nous sentons de même) :

« Pour ma part, je n'ai pas honte de l'avouer, il m'est arrivé bien souvent, soit au grand large, soit dans un passage difficile, soit la nuit, de considérer avec envie la béatitude de mes passagers : ils n'ont pas peur, eux, ils croient en moi. Ils y croient tellement qu'aux pires moments, même s'ils s'émeuvent, ils pensent en profondeur : avec vous, il ne peut rien arriver. Tandis que moi — que nous, n'est-ce pas, mes frères skippers ? — je me dis : à moi, il peut parfaitement arriver quelque chose ! Et pourtant c'est nous qui maintenons le cap vers le large pour une longue traversée, c'est nous qui, de nuit, approchons d'une

côte auprès de laquelle nous n'avons pas le droit de nous tromper. Notre cœur se serre, même sans aucun, absolument aucun danger, même par très beau temps, à voir les petites lames devenir noires dans le crépuscule, ou à perdre nos derniers repères côtiers; il se serre bien plus qu'à « foncer vers la terre »; d'un côté, il y a un instinct, absurde mais puissant, de l'autre une raison de craindre, fondée mais antinaturelle. Le premier a bien envie de l'emporter ! »

Un patron de thonier — un des hommes les plus courageux qui soient — nous avait récemment : « Au moment où on prend le large, on a toujours un peu envie de se donner de bonnes raisons pour garder encore un peu la terre en vue. »

Et il ajouta, avec un sourire ironique : « S'il n'y avait pas les gars... »

Est-ce donc — et c'est là que nous voulions en venir — que la présence d'autrui, même moins compétent que soi (et ne pouvant vous décharger d'aucune part de responsabilité), même incapable d'apporter la moindre aide (passager), apaise la « peur en mer », dans sa brève manifestation ?

Il semble qu'il faille répondre : oui et non, à la fois.

Oui, pour l'instinct. Et aussi pour le point d'honneur.

Non, cent fois non, pour la raison, car on redoute au contraire l'erreur, l'imprudencé, la maladresse du ou des passagers ou équipiers, dont on se sent responsable ! Comme dix raisons valent tout de même bien un instinct, et comme cet instinct mollit après quelques jours, quelques heures ou quelques minutes (selon l'entraînement), c'est en partie pour cela qu'il y

a des navigateurs à la voile qui préfèrent être solitaires, d'autres non. Ce qui les détermine n'est plus le poids de la peur, c'est celui de la charge qu'ils ont d'autrui... et des agacements de la vie à deux, mis en balance avec l'aide physique apportée pour la manœuvre par deux bras, et par une veille supplémentaire, par un dédoublement de soi-même.

A moins que la gloriole de faire « bébé tout seul » ne vienne fausser le fléau.

Dans notre premier ouvrage, nous avons cité assez d'exemples concrets pour qu'on en puisse juger.

**

Il y a donc la peur instinct.

Il y a aussi la peur raison. Celle-là s'apaise au large, s'accroît près de terre. On a vu que presque tous les accidents se produisaient dans les mers étroites. Et ces mers, il n'est nul besoin d'aller les chercher loin. Bien au contraire : le tour du monde, en général (sauf pour Vito Dumas) s'accomplit en grande partie dans l'alizé, sans grave danger en dehors des atterrissages; au lieu que, tout près de chez nous, il y a bien pire.

Il y a, par exemple, la Manche.

Tout le monde a présents à l'esprit les désastres de la marée d'équinoxe de 1953 : chalutiers et thoniers ont payé un lourd tribut à la tempête. Pourtant, il s'agissait d'unités robustes, bien défendues; le *Jules-Verne*, par exemple, était un splendide malamok à moteur diesel, tout neuf; et chalutiers comme thoniers n'étaient pas « loin », ils pêchaient à l'ouvert de la Manche, au sens large du terme, ou si l'on préfère sur le plateau continental, entre l'Irlande et les

attéragés bretons. Mais la Manche elle-même, au sens le plus restreint, la Manche en plein été, pas la Manche terrible des « cailloux », des îles anglo-normandes, du Raz-Blanchard (entre Guernesey et le Cotentin), de Barfleur, non, la Manche « ouverte », la Manche du large ?

Jacques-Yves Le Toumelin a fait le tour du monde sans histoire, sans un seul incident grave.

Son livre, comme le récit de Paul Farge que j'ai sous les yeux, montre que le voyage de Fedala à Colon, puis de Panama aux Galapagos et à Tahiti, etc., fut une vraie promenade : tout juste un ou deux coups de vent, quelques menaces orageuses pour obliger les deux garçons à ouvrir l'œil. Une seule difficulté : la route; un seul danger : la terre, aux arrivées.

Tandis qu'en Manche...

Ayant fait hiverner *Kurun*¹ sur la Seine, l'ayant pourvu à Sartrouville d'un mât et d'un boute-hors neufs, ayant descendu la Seine, Jacques-Yves Le Toumelin appareilla du Havre le 18 août pour Le Croisic.

Une promenade, penserait-on : qu'est-ce que 400 à 500 milles, pour qui en a fait 30.000, dont près de 20.000 tout seul ?

Or, Toumelin, après avoir lutté plusieurs jours contre le vent debout, ayant doublé le Cotentin sans le voir dans le mauvais temps, étant resté trois jours sans dormir dans cette mer infestée de navires qui

1. Et non pas « le *Kurun* », comme écrit J.-Y. Le Toumelin. Fils de capitaine au long cours, lui-même breveté de long cours pour la théorie, ayant fait la pêche, il est bien excusable de confondre les usages de la marine de commerce et ceux de la plaisance. Ces usages sont compliqués, mais constants; pensant intéresser certains lecteurs, nous les donnons à la fin de cet ouvrage; nous y ajoutons une note sur l'emploi des mots « bateau » et « navire », et une autre sur l'orthographe des noms de gisements et de vents.

surgissaient tout près dans la boucaille, Toumelin dut relâcher à Portland, où il entra de justesse. Le 25 août, il y était encore bloqué, ayant donc couvert en sept jours une « route commerciale » de... 110 milles (200 km.).

Reparti, en profitant d'une embellie passagère, le 26, il trouva de nouveau le vent debout; ce furent de nouveau quatre jours sans sommeil, et de perpétuelles douches, par les eaux de la mer et du ciel.

La météo étant détestable, Jacques-Yves craignit d'avoir à fuir, à perdre la maigre « route utile » péniblement gagnée, à se trouver même en fâcheuse posture dans le cul-de-sac de la haute Manche; il alla donc se réfugier dans la rivière de Fowey, près de Falmouth, en Cornouailles britannique. En mouillant, il se blessa à la main, ce qui devait le gêner beaucoup par la suite.

Enfin, le 5 septembre, il faisait beau, et les vents semblaient favorables pour doubler Ouessant; ils tinrent promesse... mollement, et *Kurun* dut mettre quatre jours pour parcourir 300 milles, atteignant le Croisic dans la nuit du 8 au 9. Ce n'est pas rapide, mais somme toute « rentable », et cela devait être fort agréable. Mais, au total, Jacques-Yves avait mis 21 jours pour une route « commerciale » de 400 milles, ou une route « efficace », en tenant compte du crochet par la Cornouailles, mais non des louvoyages, de 500 milles.

Petite leçon, non certes pas pour Jacques-Yves, qui savait fort bien à quoi s'en tenir, mais pour ceux qui s'esbaudissent devant les tours du monde spectaculaires, et méprisent le yachtsman moyen — de plus en plus courant, tandis que le pêcheur à voile a disparu

— qui va faire un petit tour à Wight et à Plymouth (ou simplement à Cherbourg) dans cette « sacrée Manche », ou à Santander, à travers ce golfe de Gascogne qui, lui aussi, mérite un tout autre respect que les mers tropicales.

**

Dans son magnifique ouvrage¹, Alain Bombard écrit : « Je croyais avant de partir que le plus dur serait de boire et de manger, mais non : c'est l'angoisse du matériel, et celle de l'humidité. »

Boire, manger, humidité sont trois problèmes particuliers aux naufragés, problèmes ne se posant pas, ou peu, ou exceptionnellement, au navigateur à voile pourvu d'un bateau véritable. Mais l'angoisse du matériel !

Alain Bombard, avec son émouvante modestie, semble croire qu'il y fut plus sujet que d'autres.

Mais non ! C'est le lot de tout navigateur conscient.

On peut dire, sans exagérer le moins du monde, que le commandant de grand navire de guerre, de transatlantique, de cargo géant, de brise-glace « monolithique », la connaît. Il ne cesse de se demander, même si son navire est neuf : « Qu'est-ce qui va lâcher ? Qu'est-ce qui pourrait lâcher ? »

Bien sûr, ce qui l'inquiétera ne sera pas, comme pour Bombard, la résistance d'une dérisoire planchette sous l'effort d'un « mouton », du brisant turbulent d'une lame d'alizé ; ce sera sa machine, ce sera son sondeur, ce sera son radar, ce sera... son équipage,

¹. *Naufragé volontaire*. (Ed. de Paris.)

qui, pour lui, est un matériel, à ce moment. Ce sera toujours quelque chose.

Pour le petit navigateur à voile, ce sera, au mouillage, son ancre, pourtant trop lourde (ah ! la garce) à remonter, qui lui paraîtra trop légère une fois au fond ; sa chaîne, même ruineuse, et lourde aussi, et encombrante, dont chaque maille pourra recéler une paille, faillir, trahir le bateau qui s'en ira faire côte. En mer, ce seront surtout ses haubans, les filins d'acier qui étayent le mât ; on ne peut, on ne doit, les raidir à bloc, il faut leur laisser du jeu, il faut qu'ils vivent ; alors, à leur voir prendre du mou sous le vent, on s'inquiétera ; à les voir, même neufs, se raidir du côté du vent comme des cordes à violon, on en aura mal aux muscles, on bandera ces muscles en pensée pour les aider, comme s'ils étaient vos propres tendons. Le grand proverbe de la marine est : « Trop fort n'a jamais manqué », aussi le bon marin les aura-t-il choisis énormes, plus forts que de raison. Il ne sera pas *tout à fait rassuré* pour autant ; quand le vent fraîchira, quand, dans un grain passager, le navigateur gardera (en le sachant, autre angoisse) « un peu trop de toile pour le temps », il regardera ces haubans avec un mélange de doute, d'exhortation, et de supplication : « Résiste, mon vieux, résiste, ça va passer ! » Angoisse du matériel...

Angoisse du matériel aussi pour le mât, si l'on y a vu l'amorce d'une craque, ou une galerie de vers, n'est-ce pas, Jacques-Yves ? Avec de bons haubans, solides et bien calculés, des ridoirs (tendeurs) quatre fois trop forts et bien surveillés (ça se dévisse...) il a peu de chance de flamber ; on ne sait pourtant jamais, on s'en fait quand même un peu. Quand un naviga-

teur à voile dit : « Dans ce temps effroyable, j'étais tout à fait tranquille, tout à fait sûr de mon petit bateau », c'est une façon de parler, un acte de foi semblable à celui du prisonnier écrivant à sa femme : « Je suis sûr de toi. » Qui dit foi dit possibilité de doute. Et, semble-t-il, le bateau se sentirait insulté de trop d'assurance, tout comme la femme, qui se sait en effet sûre, mais à laquelle il ne faut pas trop le dire, car ce serait entendre que, si elle le voulait, elle ne pourrait pas être infidèle.

Le marin, comme le mari, sera sage de laisser subsister toujours un peu d'angoisse du matériel...

**

Une autre « angoisse du matériel » est celle qui se porte sur le « matériel » humain du solitaire, sa santé.

On a vu le cas de Tambs, périssant d'infection et donnant à sa femme des instructions pour « se débarasser du cadavre », et pour essayer de gagner la terre. Il n'était pas seul, mais cela ne changeait rien; rien, car sa femme n'était pas capable de manœuvrer le très lourd *Teddy*; rien non plus du fait que, lorsqu'on en est là, mourir ici ou ailleurs est toujours mourir : un montagnard bloqué dans son village, l'hiver, est tout autant en danger. Mais il y a le cas de maladie « pas grave en elle-même », qui le devient du fait de la solitude.

Robinson, lui non plus, ce jeune Américain dont nous avons raconté le tour du monde trépidant, n'était pas seul, quand, au cours d'un nouveau voyage avec sa femme, il fut pris, entre l'Amérique et les Galapagos, d'une crise d'appendicite. Là encore, la

solitude n'aurait rien aggravé : il eut la chance inouïe de rencontrer un cargo, qui, par T.S.F. alerta un navire de guerre américain, lequel fit ramener le malade au continent, où il fut sauvé.

Vito Dumas, dont on lira plus loin la terrifiante histoire, était bien seul, lui. On verra dans quelle extrémité il se trouva. Mais un compagnon ne l'eût pas sauvé. Dans ces trois cas, ce que perd le navigateur lent et sans T.S.F., solitaire ou non, c'est le bénéfice de la médecine accélérée, de la chirurgie d'urgence. Tout explorateur en est là; et les trois quarts des habitants de la planète, en dehors de quelques régions privilégiées.

Tandis que le risque de tomber à la mer, et de voir, impuissant, son bateau s'éloigner, est un risque propre au solitaire.

Nous avons cité plusieurs cas où cela « avait failli arriver » : Bernicot, le sage, le prudent Bernicot, voulant nettoyer sa carène, alors qu'*Anahita* allait barre amarrée, et se trouvant tête en bas, les jambes convulsivement cramponnées sur le pont, les deux mains à plat sur l'extérieur de la coque... sans pouvoir ni se redresser par ses reins de cinquante-deux ans, ni décoller une des mains pour s'en aider, tandis qu'il glissait, glissait... Un autre, Slocum, l'as des as, faisant dans sa minuscule « annexe » une manœuvre dont il savait qu'elle se terminerait par un bain... et s'apercevant alors qu'il ne savait pas nager ! Gerbault, se raccrochant par miracle à sa sous-barbe...

Aucun des trois, pourtant, ne se trouva *réellement* dans l'atroce position de voir partir son bateau. Nous n'en connaissions pas de cas effectif, nous tremblions « à cette idée ».

Or, en ces douze derniers mois, le drame s'est produit, deux fois.

D'abord Bombard.

Il se trouvait au grand large tropical, entre les Canaries et les Antilles; cette zone, jadis fréquentée par d'innombrables voiliers qui venaient y chercher l'alizé régulier les portant vers l'Amérique, est aujourd'hui complètement délaissée, les navires « mécaniques » se moquant du vent, et même pratiquement du courant, et coupant au plus court, plus au Nord ou plus au Sud.

Il était seul sur la mer. La brise était faible. Comme, au contact du caoutchouc sur lequel il restait perpétuellement assis, ses cuisses s'étaient couvertes de boutons, il utilisait un petit coussin pneumatique, afin d'éviter les eschares et les menaces d'une furonculose dramatique. En se déplaçant, il fit tomber à la mer ce coussin, mais ne s'en aperçut qu'alors que l'objet flottait déjà à plusieurs centaines de mètres en arrière du radeau. Celui-ci ne pouvait faire demi-tour, était tout à fait incapable de remonter au vent — ce qui, d'ailleurs, donnait à cette traversée son caractère exceptionnel de « fatum » inéluctable. Perdre le précieux coussin parut à Bombard trop cruel, et même grave : c'était un élément de sa résistance, de sa santé, donc de son succès. Une seule solution : amener la petite voile, mouiller l'ancre flottante (qui n'était autre que le filet à plancton) ; celle-ci se chargeant de maintenir le canot immobile ou presque face au vent, aller récupérer le fidèle ustensile n'était rien pour un nageur qui jadis avait tenté la traversée de la Manche.

Aussitôt pensé, aussitôt fait. Le coussin fut atteint en quelques minutes. Mais, revenant vers le canot, Bom-

bard s'aperçut alors qu'il ne s'en approchait pas, qu'au contraire celui-ci s'éloignait assez rapidement ! Horreur ! L'ancre flottante avait dû se « mettre en torche » comme un parachute, l'*Hérétique* reprenait route tout seul vers les Antilles.

Oh, il y serait arrivé, certes... Le nageur, non.

Lâchant le coussin pour pouvoir crawler, Bombard se lança dans une poursuite désespérée. Après avoir gagné un moment, il constata avec terreur que, s'épuisant, au demeurant affaibli par ses privations, il ne parvenait plus qu'à maintenir égal l'écart. Et le canot, lui, ne se fatiguait pas...

Le cœur surmené par l'effort et par l'angoisse, Bombard crawlait. Combien de temps encore tiendrait-il l'allure ?

Chaque fois qu'il pouvait lancer un regard, il s'attendait à voir le radeau diminuer.

Merveille ! Le voilà qui grandissait. Tout son espoir ranimé, Alain crawla méthodiquement, comme à l'entraînement. Il atteignit l'embarcation, s'y hissa, s'y effondra, tremblant de tous ses membres.

En nous racontant cette histoire bien des mois après, Bombard retrouvait, au bout de ses doigts, un peu de ce tremblement.

Si l'« araignée » de l'ancre flottante ne s'était pas miraculeusement remise claire...

Nous avons annoncé un deuxième cas. Le voici : nous reproduisons telle quelle l'information parue dans la presse le 9 juillet 1953 :

UN PETIT YACHT TROUVÉ ABANDONNÉ SUR LA MANCHE

Boulogne-sur-Mer, 8 (de notre correspondant particulier). — Le chalutier boulonnais Saint-Joachim a accosté le port de Boulogne dans la journée d'hier, ayant en remorque un petit yacht trouvé abandonné entre l'île de Wight et Beachy Head, par 50°30' Nord et 0°01' Ouest.

C'est le patron, M. Louis Gournay, qui aperçut le petit bâtiment dont le comportement sur la mer était assez singulier : personne ne se trouvait sur le pont. Le chalutier avait alors longé le cotre, et l'équipage s'aperçut qu'il n'y avait effectivement personne à bord. Deux hommes embarquèrent; la porte du rouf était ouverte; à l'intérieur des minuscules cabines, les hommes du Saint-Joachim ne trouvèrent que peu d'indices quant au propriétaire. Seul, un exemplaire d'un journal français daté du 4 juillet, laissa supposer que le bâtiment avait quitté récemment un de nos ports.

Le yacht, un cotre de 6 m. 10 de long portait l'inscription, P. C. S. Edith. Le bord était bien tenu et, détail particulier, en dépit d'une mer assez grosse, il n'y avait pas d'eau à l'intérieur du yacht. Tout laissait supposer que voulant descendre une toile (sic) ou effectuer une manœuvre quelconque, le ou les occupants étaient tombés à l'eau. Le petit bâtiment avait continué seul sa route.

Des recherches furent aussitôt entreprises auprès des autorités britanniques pour tenter de retrouver le nom du propriétaire.

Un peu plus tard, un message d'un cargo norvégien, le Krosmas, faisait savoir qu'il avait recueilli en mer M. A. R. Leader.

Celui-ci avait déclaré qu'il se trouvait à bord du P. C. S. Edith. Ayant quitté Cherbourg, il faisait route vers Portsmouth, quand arriva l'accident qui le jeta à la mer. C'est par une chance vraiment miraculeuse qu'il fut recueilli dans une telle condition. Le cargo norvégien a continué sa route sur Rotterdam où il a débarqué le rescapé.

C'est à juste titre que le correspondant parle de chance miraculeuse. Car, même dans une mer fréquentée comme la Manche à 20 milles dans le Sud de Brighton, un homme à la nage a vraiment peu d'espoir d'être vu par un vapeur...

Combien de temps après ? Sûrement un bon moment, puisque le cotre était déjà perdu de vue, sans quoi le cargo y aurait remis son propriétaire.

**

Décidément, il s'en passe, des choses, dans cette Manche toute proche.

Même des chavirements complets.

Nous avons signalé la mésaventure de Robert Cannel à bord de son *Fayaway*, et montré qu'il n'y avait pas besoin d'aller au Cap Horn, ou dans les typhons de Chine, pour faire « le tour », comme Voss, Bernicot, Bardiaux et plusieurs autres. Robert Cannel nous a écrit pour nous donner des précisions. Celles-ci nous paraissent intéressantes, parce qu'elles posent elles aussi le redoutable problème de l'équipier et celui, capital, de la condition physique au départ; nous les reproduisons donc ci-dessous, en rappelant que *Fayaway*, yacht de 6 m. 45, fut construit près de

Paris par son propriétaire, tout comme les *Quatre-Vents* de Bardiaux, sans conseils ni aides (bien que Cannet soit fort peu riche), et destiné à la traversée de l'Atlantique aller et retour.

Voici ce que dit le très sympathique Robert Cannet :

Je m'étais engagé dans le Pavillon d'Or en pensant que cela me serait une bonne occasion pour essayer mon yacht en mer.

Pour cela, il me fallait un équipier pour trois raisons principales : d'abord pour m'aider à gréer Fayaway pour cette croisière, confectionner voile de cape, ancre flottante, peinture, carénage, etc. Ensuite pour me seconder aux passages des écluses pour me rendre au Havre. Enfin, pour participer aux frais qui s'avéraient trop élevés pour ma bourse.

Des amis yachtsmen me présentèrent un jeune homme qui, l'année précédente, avait traversé la Manche de Paimpol à Portland et retour avec un vieux canot de 3 m. 80, bien entendu non ponté et sans moteur¹ !

Je le pris donc comme un envoyé du Ciel, d'autant plus qu'il était d'excellente famille et s'engageait à partager les frais de l'entreprise.

Nous avions trois mois pour nous préparer. Malheureusement, il ne m'apporta pas l'aide promise; il avait toujours quelque chose à faire lorsque j'avais besoin de lui et, les rares fois qu'il m'aida, il fit plus de dégâts que de travail car il n'était vraiment pas doué pour tenir un faubert ni un pinceau. Je dus donc

1. Cannet ignorait alors qu'il s'agissait d'une tentative de suicide par dépit amoureux. Mais la mer ne marcha pas ! Elle a l'esprit de contradiction.

faire tout le travail de peinture, carénage, etc., ainsi que l'installation électrique, radio et autres bricoles.

Le résultat fut que le jour du départ, l'ancre flottante n'était pas faite, pas plus que la voile de cape, et que j'étais très fatigué car je travaillais tous les soirs jusqu'à dix heures en plus de mes occupations professionnelles de la journée.

Nous partîmes donc de Paris dans ces conditions.

Il était déjà trop tard pour chercher un meilleur équipier et j'espérais que mon « oiseau rare » me seconderait un peu mieux à la mer.

Ce fut hélas tout le contraire, il se révéla médiocre en tout et malade par-dessus le marché. Si bien que je dus renoncer à faire le service par quarts, n'ayant aucune confiance en lui. Heureusement que Fayaway se gouvernait seule, ce qui me permettait de dormir un peu (pas assez) dans la journée.

Il trouva pourtant le moyen d'empanner en plein jour et de recevoir le palan de grande écoute derrière le crâne, ce qui l'envoya contre le rouf où il s'assomma à moitié, ce qui lui donna un motif suffisant pour aller prendre une longitude (un somme) d'une bonne demi-journée. Le reste fut à l'avenant : lui ayant confié au départ le soin de faire les vivres avec une liste, il avait trouvé le moyen d'embarquer trois douzaines d'œufs mais pas une seule pomme de terre, ni oignon.

(Mon vieux Cannet, vous apprendrez à tout vérifier par vous-même.)

Nous arrivâmes tout de même à Weymouth après une longue traversée de quatre jours, due à des calmes plats et des vents variables. Nous en repartîmes le lendemain (sans que j'aie pu me reposer suffisamment) car je craignais de manquer de vent pour arri-

ver en temps utile au Havre pour le Pavillon d'Or. (Le voilà bien, ô Cannel, le danger de la compétition.) Mon moteur, n'étant qu'un simple auxiliaire, me faisait filer 3 nœuds et demi au régime économique.

En fait de vent, je fus servi; à peine par le travers des Shambles, le suroît se mit à souffler grand frais et la mer se forma très grosse. Mon équipier, qui n'était pas dans son assiette depuis Weymouth, dut se coucher, n'ayant même pas la force de se remuer; il pouvait juste déborder sa tête de la couchette pour vomir sur le plancher.

Je doublai Barfleur dans ces conditions, très fatigué par ce gros temps et surtout par le manque de sommeil. Alors que j'espérais être à l'abri du suroît, le vent changea cap pour cap et s'établit Nordé soufflant en tempête avec une mer soignée, lames déferlantes, embruns cinglants et visibilité réduite. Je pris la cape à sec de toile, bâbord amures, ce qui me faisait dériver sensiblement vers l'embouchure de la Seine; j'avais la côte sous le vent et ne voulais pas me mettre au plain. Fayaway se comportait très bien, s'élevant admirablement à la lame sans toser ni embarquer d'eau, avec assez de vitesse pour gouverner, ce qui, je pense, est remarquable pour un aussi petit bateau (6 m. 45).

La nuit arriva, aggravant la situation; vers deux heures, constatant que Fayaway tenait la cape barre amarrée, je décidai de descendre me faire un jus car je m'endormais sur le banc de quart, réveillé de temps en temps par une bonne douche d'embruns.

Je rentrai donc sous le rouf, refermant et verrouillant le panneau derrière moi. Vous connaissez la suite; Fayaway dut faire une embardée et se mettre en travers dans le creux d'une lame exceptionnellement

forte qui la roula complètement, brisant la mâture.

Si j'en crois la trajectoire des objets qui percutèrent contre le dessous du pont, notamment deux jerricans pleins d'eau, je pense que mon bateau s'est retourné complètement. Mais il se remit d'aplomb tout de suite sans embarquer d'eau, Fayaway étant étanche panneaux fermés; le moteur ne fut pas noyé comme il a été dit, mais rendu inutilisable par les objets qui s'étaient déversés sur lui, coinçant le volant contre la coque. Fayaway resta ensuite de travers à la lame jusqu'à huit heures du matin — heure où je fus secouru — sans s'en porter plus mal, bien que balayée par la mer. J'avais mouillé l'ancre flottante au petit jour, mais, sans voile de cape à l'arrière, Fayaway resta obstinément en travers à la mer.

On sait que Fayaway désemparée fut aperçue par un caboteur, le Quic-en-Groigne, qui lui envoya un remorqueur.

Cannel conclut :

Vous voyez que mon bateau n'est pas à incriminer, bien au contraire. Je pense sincèrement que n'importe quel bateau de même taille, et même plus grand, se serait retourné dans les mêmes circonstances.

Les avaries se sont limitées à la perte des mâts, le bateau lui-même étant intact, sauf quelques éraflures lors de son abordage avec le Quic-en-Groigne, et le prolongement avant de l'hiloire de rouf arraché par ma prame qui était saisie sur le pont lors du naufrage et qui glissa du fait de la rupture d'une boucle du pont. Fayaway n'avait pas fait d'eau, supérieure en cela même à la Sea Queen de Voss.

Ma confiance en Fayaway ne peut qu'être renforcée par cette aventure. C'est une très bonne embarcation de mer, bien équilibrée, ne mouillant pas, ne tossant pas, et tenant bien sa route barre amarrée. Le mal est venu de ce que j'étais à bout de forces.

Seul le manque d'argent m'empêche de prendre le départ, car je n'ai strictement que ma situation d'agent technique pour faire vivre ma petite famille.

Nous ne sommes pas de l'avis de Cannet pour ce qui est des plans de Fayaway, et pensons que bien d'autres auraient mieux tenu la cape à sec de toile. Mais ne trouve-t-on pas touchants, émouvants, cette foi, cet amour pour son bateau ?

Cannet ajoute :

La Mer n'a pas été indulgente pour les quelques fautes que j'ai commises.

C'est vrai. C'est même avec gêne qu'on lira ensuite les aventures de certains fous, Schultz par exemple, ou qu'on songe à l'histoire de l'équipier-suicide, auxquels il n'arrive rien, alors que la mer donne de telles corrections à ses amants les plus consciencieux, les plus fidèles, les plus fanatiques.

Des amants qui, comme Cannet, terminent leur lettre (datée : « à bord », car Cannet y vit, sur la Seine, hiver comme été, deux jours sur trois) par ces mots :

Ma femme me reproche d'écrire Mer avec une majuscule; faute ou pas, c'est pour moi naturel.

*
**

Les dangers de la mer sont-ils plus grands du fait de la solitude ? Quel rôle joue la « faiblesse de l'homme seul ? »

On vient de recevoir une première réponse : si l'on compte sur l'équipier, et si celui-ci est défaillant, mieux vaut n'en pas avoir.

Il reste que certains actes sont durs pour l'homme seul, qui n'a que deux bras, qu'une résistance, et, dans chaque journée, qu'un temps maximum d'éveil.

Deux bras ? Blackburn n'en avait pas du tout, en ce sens qu'il ne possédait, au bout de ses paumes, en tout et pour tout que la première phalange de chaque pouce. Il construisit pourtant deux bateaux, traversa deux fois, tout seul, à la voile, l'Atlantique.

Laissons ce cas extrême. Tous les récits de voyages que nous connaissons montrent que la grande force physique n'est qu'un médiocre appoint. La résistance, oui, l'endurance, la force morale. Le muscle, non.

Le commandant Bernicot avait cinquante-deux ans quand il commença son tour de monde solitaire; c'était un homme petit, solide certes, mais peu musclé, et pas du tout entraîné aux efforts physiques proprement dits; se figure-t-on qu'un capitaine au long cours en accomplisse beaucoup sur la passerelle d'un vapeur ?

Quant à Harry Pidgeon, on dit qu'il continue à naviguer seul à soixante-dix-huit ans; il avait commencé à quarante-sept ans. Le capitaine Tocque mena seul son dundee de pêche, de 10 mètres, fort lourd, moteur en panne, à soixante-dix-neuf ans. Ajoutons que Ann Davison n'a rien d'une « malabar ».

Le public se fait souvent une idée très fautive des efforts qu'exige la navigation à voile. Il imagine, par exemple, qu'il faut « grimper au mât » sans cesse.

Grimper au mât ? Il y a des gens qui ont fait le tour du monde à la voile, seuls, sans y monter une seule fois en mer. Au port, oui, mais souvent sans aucune sorte de voltige, simplement en s'asseyant sur une planchette qu'on appelle « chaise de gabier » (ou mieux de calfat, car justement les gabiers la méprisaient jadis); cette planche étant frappée sur une drisse démultipliée, il est aisé de se hisser soi-même sans effort excessif.

Et même ceci est en somme rare. Monter au mât ? Pour quoi faire ?

Pour y réparer le haubannage ? Diable ! Si on en est là, il y a bien des chances pour que le mât soit déjà en bas. Un capelage (nœud terminal, ou ferrure) de hauban est, ou bien très solide, ou bien pratiquement irréparable en mer sur une petite unité.

Pour y repasser dans une poulie une drisse rompue ? Certes, cela peut arriver. Le jeu est justement d'être assez prévoyant, de remplacer (pas besoin de grimper pour cela) un filin à temps pour que cela n'arrive pas.

Dégager quelque cordage engagé, ou changer une poulie ? Oui, dans ce cas (qui peut être fort grave) il est nécessaire de monter; mais à bord d'un petit bateau c'est fort difficile si le temps est mauvais (ce qui est en général le cas); c'est pourquoi cet accident est grave. On peut dans une large mesure, l'ayant prévu, le pallier : tout simplement en parant, lors de l'armement, des drisses supplémentaires, qu'on mettra en service au moment scabreux. Aussi est-il rare qu'un

plaisancier, solitaire surtout, grimpe dans sa mâture en mer. En pêche, la chose était courante; mais un voilier de pêche était tout autrement robuste; et puis, a-t-on songé au risque couru par le solitaire lorsqu'il monte ? S'il tombe à la mer, qui viendra le chercher ? C'est une solution extrême, qu'il lui faut *pouvoir* prendre, mais éviter le plus possible.

Pour regarder, pour découvrir la terre de plus loin ? Pour veiller les fonds ? Oui, cela peut-être utile. Cela peut aussi être amusant, et beaucoup de jeunes navigateurs, lestes, vont pour un oui, pour un non, pour le plaisir, pour se maintenir en forme aussi, dans leur mâture; c'était le cas de Toumelin et de son équipier Farge. Toumelin est un véritable acrobate, il y trouve sa joie, ce qui est bien sympathique. Mais nullement nécessaire, ni habituel. Les autres se servent de ce qu'on appelle les *enfléchures*, sortes de marches en cordage établies entre les filins d'acier des haubans. Sage précaution pour les longues navigations; Vito Dumas, qui fit les plus longues de toutes, n'en avait pas, et se trouva de ce fait en difficulté.

Pratiquement, en général, on monte peu, en mer, dans la mâture. Il est nécessaire de pouvoir le faire, mais ce n'est pas une occupation.

Lorsqu'on dit cela, bien souvent l'interlocuteur terrien « vire cap pour cap » :

— Alors, on ne fait rien du tout ? On s'ennuie ?

De l'ennui, nous allons parler. Mais dire qu'on ne fait rien du tout est un peu exagéré..

D'abord, souvent, on tient la barre. Quand on le peut, on amarre celle-ci et on équilibre le bateau par sa voilure; mais ce n'est pas toujours possible, loin de

là; et, précisément, il faut barrer quand c'est dur. Tenir une barre par mauvais temps, ou dans certains déséquilibres de voilure, donne de fameuses courbatures aux muscles du bras, surtout de l'avant-bras, et quelquefois à ceux de l'épaule et des cuisses. Voyez Crapo (tome I), dont la main resta ankylosée.

Ensuite, on change de voiles. Changer de grand voile, si l'on sait s'y prendre (et c'est toujours le cas), si le grément, de plus, est « marconi » (triangulaire, sans vergue), comme il est de plus en plus fréquent, cela ne demande pas un très puissant effort. Avec le gui à rouleau, réduire la toile est presque aisé. De foc, oui. Rentrer un foc battant, trop grand pour le vent qui a fraîchi (c'est pour cela qu'on le rentre), est une bagarre, au sens le plus propre du terme. Courte (il faut qu'elle le soit !), mais violente.

Il est vrai qu'on peut éviter cette bagarre en portant des voiles plus petites, et en les changeant sans attendre. On perd seulement de la vitesse. C'est sans doute pour cette raison qu'Ann Davison, qui se savait moins forte qu'un homme, a mis tant de temps dans chacune de ses traversées, en quoi elle a été fort sage. C'est ce qui ralentissait Fisk, avec son *Debonair*, dont l'« équipage » n'était que femme et poupons.

On peut éviter l'effort aussi par la ruse, l'habileté; nous avons tous vu de vieux routiers de la mer, matelots de yachts notamment, rentrer dans un grain un énorme foc ballon, un spinnaker gigantesque, hop, par une sorte de tour de passe-passe, en les prenant à la seconde favorable, les terrassant en quelque sorte par surprise. Et, tout pareillement, du temps que les winches, ces petits cabestans d'écoutes bien chromés, n'existaient pas (c'est encore le présent pour beau-

coup, *because money...*), on bordait l'écoute d'une grande trinquette, même d'un foc de Gênes, sans aucun effort, à la seule condition de faire vite, au moment où la voile passe. A bord, l'art, l'adresse et la vivacité sont plus importants que la force. Le premier équipier de J.-Y. Le Toumelin était un athlète... Cela ne lui servit de rien.

Est-ce à dire que *tout* peut se réduire par l'adresse ? Non. Il y a un très sale truc, qui exige de la puissance: arracher une ancre du fond. Pour naviguer seul, depuis l'exemple désastreux de Gerbault (qui pourtant s'offrait des aménagements luxueux), tout le monde a compris: un des premiers achats que l'on fait — même si l'on est musclé — est un guindeau, ce petit treuil qui permet de « virer » la chaîne d'ancre. Il n'en reste pas moins que « déramer » une ancre est un dur labeur, surtout si les fonds sont importants; quinquagénaire, le commandant Bernicot, dans le détroit de Magellan, si profond, aux si fortes marées, en fut parfois si épuisé qu'il se trouva au bord du découragement.

Mais en pratique...

Comment, encore un « en pratique ? »

Eh oui. Le yachtsman qui fait de la petite croisière lève très souvent son ancre. Le solitaire qui traverse les océans la soulage une fois au départ, puis... l'oublie complètement. Si complètement qu'il arrive (à Tambs, par exemple, et ce lui coûta son bateau) que l'ancre soit rangée d'un côté, et la chaîne de l'autre, en des recoins d'accès difficile.

Donc, pas d'effort physique habituel ?

Musculaire, non. Physique, si. Un surtout, terrible: la lutte contre le sommeil. C'est là, là presque unique-

ment, que le solitaire pur aggrave lourdement sa peine.

A deux, même si l'équipier est médiocre (cas des compagnons de Voss, qui ne les embarquait que pour cela), on peut toujours le mettre sur le pont, en lui donnant une consigne, et compter qu'il ne dormira pas, qu'il préviendra de tout événement anormal, de toute modification du vent ou de la mer. Le « quart » est dédoublé, la dose indispensable de sommeil peut être atteinte, ou presque.

Ou presque. Une parenthèse s'impose : tous les marins savent ce que signifie ce « presque » : le plus dur de leur métier. Lorsque les quarts sont bien réglés, *théoriquement* on jouit d'un temps de sommeil normal. Huit heures parfois. Davantage même, pour nos navigateurs de plaisance, qui n'ont pas de travail à accomplir le jour, par beau temps. Oui. Mais du sommeil découpé en tranches « qui ne repose pas ». Du sommeil en plein jour. Du sommeil dans le bruit. Du sommeil dans l'inquiétude, si l'on est le patron. Au total, une lutte sans relâche, cruelle, douloureuse, pour dormir, ou pour rester éveillé.

Le marin, quel qu'il soit, est un animal qui ne dort pas assez. Il faut en prendre son parti, choisir entre son lit et la mer. C'est pourquoi certains marins — je ne parle certes pas des pêcheurs au large, qui eux, bien que ne dormant pas, travaillent comme des forcenés — certains marins sont, en mer, comme cette bonne sœur qui disait : « Nous dormons si peu que nous ne nous éveillons jamais ! »

C'est le cas du solitaire pur. Qu'on se rappelle Bernicot, s'apercevant que son excès de veille le conduisait dans la voie de la folie. De là toutes les solutions

cherchées — et partiellement trouvées, au grand large du moins — pour que le voilier se gouverne seul. Nous en avons longuement parlé dans notre premier ouvrage.

Il reste que si le solitaire n'a pas plus de peur à vaincre, pas tellement plus d'effort musculaire à fournir, que s'il était accompagné, pas plus d'angoisse et moins de responsabilité, moins de crainte des sottises, il paye cela de son sommeil. Certains d'entre nos héros ont prétendu dormir « le tour du cadran » en haute mer. Tambs, par exemple; et même c'était en Manche ! Ou bien Dick Tober, Hollandais de vingt-huit ans, qui est allé tout récemment seul de Hollande à Auckland (Nouvelle-Zélande) en quinze mois, pulvérisant les records (neuf jours de Panama aux Galapagos) et qui affirme « bricoler sur sa couchette quand il n'a plus sommeil ». Heureux garçon — mais rare phénomène. Qu'on lise un journal de bord sincère de solitaire, on retrouve à chaque page : « Epuisé, je mets en cape. » « Tombant de sommeil, je m'écarte de terre pour dormir. » « Resté soixante-dix-huit heures sans pouvoir dormir. », etc.

*
**

Il existe un autre effort physique pour lequel le fait d'être seul ou non ne joue théoriquement pas, mais qui se trouve singulièrement aggravé par l'exiguïté du bateau, et l'allongement des heures de quart : la lutte contre le froid, le froid humide. Ce froid — relatif, mais pénible par cette relativité même — ce froid se rencontre aux endroits les plus inattendus : Toumelin et Farge s'en plaignent... entre Balboa (Panama)

et les Galapagos, très exactement sous l'Equateur ! C'est là que passe le courant de Humboldt, venu du pôle sud; c'est aussi, bien sûr, qu'on s'est habitué à la chaleur. En tous lieux, les naufragés, sous-alimentés, affaiblis, souffrent particulièrement du froid, au moins la nuit; mais les navigateurs volontaires également doivent compter avec lui, bien entendu dans le grand Sud, comme Bardiaux et Dumas, dans le Nord comme R. D. Graham (ceux-là l'ont cherché), mais même par les simples nuits tropicales, comme le verra Bombard. *L'Hérétique* était un radeau ? Certes. Un yacht normal peut se clore, est de ce fait défendu. Mais il est rarement étanche à la perfection, son pont laisse suinter de l'eau (voir Gerbault, et même Le Toumelin). Et certains misérables bateaux, comme celui de Muller — pour ne pas parler des fous — ne comportent qu'un abri dérisoire.

*
**

Il y a, enfin, une dernière épreuve corporelle : celle de la faim et de la soif.

A vrai dire, on n'en connaît qu'une seule recherche volontaire : celle, héroïque, à but scientifique, de Bombard.

Le navigateur solitaire normal n'en souffrira que par imprudence : folie d'entreprendre — comme nos « fous de l'Atlantique » Lawlor, Andrews, etc., ou comme Gilboy, qu'on verra plus loin, une traversée trop longue avec un bateau de trop faible contenance; imprudence de ne pas vérifier les vivres au départ (Gerbault), ou la solidité des caisses à eau (Vito Dumas lui-même); imprudence encore, fré-

quente à vrai dire, pour cause d'impécuniosité, de ne pas emporter les cartes nécessaires, s'interdisant alors le ravitaillement en des ports où l'on n'ose entrer; imprudence toujours, bien que parfois parfaitement légitime, de prendre la mer dans le dénuement, comme l'ont fait tant de fuyards. Fait de l'ennemi, comme pour Bisschop — dont les Japonais crevèrent les conserves — ce qui, si l'on veut, vient encore d'une imprudence. Ou alors, excès de malchance, calmes anormaux, mauvais temps dépalant le bateau loin de sa route; les meilleurs s'y sont laissés prendre : Bernicot lui-même arriva en Argentine à court d'eau; on verra le tragique périple atlantique de Vito Dumas à son dernier voyage.

Mais, grâce au développement considérable des industries de conservation, le navigateur solitaire peut maintenant accumuler dans un espace restreint des vivres excellents, abondants et complets, c'est-à-dire comportant les vitamines et autres constituants nécessaires. Ce n'est plus qu'une question d'argent. Qui ne le peut pas, ne doit pas l'entreprendre (à moins qu'il ne s'agisse de se sauver).

Ce n'est pas dire que le régime à bord soit en général luxueux. Bernicot se nourrissait surtout de lait condensé. Tel était son goût; ce n'est pas celui de tout le monde, et nous avons vu récemment s'allonger le nez d'équipiers embarquant à bord d'un yacht de plusieurs millions pour faire le tour de l'Espagne, et constatant la présence de caisses entières de cette denrée... en l'absence de presque toute autre chose !

Nous sommes quelques-uns à penser (et c'est une tradition maritime puissante, puisque les équipages de cargos exigent aujourd'hui hors-d'œuvre, poisson,

viande garnie, salade et dessert à chaque repas !) qu'un des plaisirs (le seul de ce genre) qu'on peut et doit s'offrir en mer est d'y bien manger, ne serait-ce que pour conserver bon moral. Nous aimons y faire une véritable cuisine, presque toujours réalisable dans les beaux temps; ne manger froid, notamment, que lorsqu'il est impossible de faire autrement. De même, autant qu'on le peut, — c'est plus difficile, pour des questions de place — boire du vin. Tous les marins professionnels y tiennent avant tout (un litre par jour à la pêche; un demi-litre dans la marine de guerre); les Pères Chartreux eux-mêmes, ces solitaires végétariens, boivent leur « kil de rouge ». Et Bernicot — Bordelais adoptif il est vrai — nous montrant le vaigrage d'*Anahita* disposé en casier à bouteilles, nous disait : « Je veux bien être ermite, pas anachorète... Après tout, c'est pour mon plaisir que je navigue ! »

Aussi Jacques-Yves Le Toumelin me permettra-t-il de le blaguer un peu. En lisant le journal de bord de Farge, je suis resté pantois. On trouve en effet, à plusieurs reprises :

« Pour fêter le dimanche, extra : saucisses de Strasbourg, carottes rémoulade, fromage, pruneaux. »

Un extra ? Qu'étaient donc les déjeuners ordinaires ?

Puis : « Le soir, comme chaque jour, thé avec un peu de biscuit. »

Quelquefois, c'est une tablette de chocolat...

Farge semble très content comme ça. Aîné de quatorze enfants, il avait peut-être l'habitude de laisser sa part aux autres (que le Bâtonnier Farge me pardonne lui aussi de plaisanter) ; moi, mon vieux Toum, dernier et dixième né, je ne mettrai pas mon sac et

mes quatre-vingt-dix kilogs à votre bord, si vous ne me laissez pas corser le menu ! J'aimerais mieux Bombard : là, ça a un sens; et puis, à terre, il se rattrape drôlement (offrez-lui pour voir des huitres¹, du homard, du gigot, des haricots, des gâteaux et des fraises à la crème...).

Les Américains qui « tournent autour du monde comme des horloges », pour reprendre le mot de Vialatte, ont une conception fort différente de la nourriture en mer, eux qui à terre sont plus frugaux que nous. Voyez, dans notre premier tome, Murnan; ou, ci-après, Gilboy lui-même, qui emportait du poulet en boîte (en 1882); il est vrai qu'il oubliait le sel.

*
**

Non. Il faut prévoir des privations, certes; mais... les prévoir, pour tenter de les éviter. Autrement, c'est folie. Nous ne disons pas que la folie n'a pas ses beautés; nous pensons que la rechercher n'est pas chose marine. Qu'il y ait à vaincre le sommeil, le froid, l'humidité, l'angoisse parfois, est bien suffisant.

C'est d'ailleurs affaire plus morale que physique. Qui n'a pas de la force d'âme à revendre ne tentera pas aventure sur la mer — cela n'a pas changé depuis le vieil Horace.

*
**

Mais, en ce domaine, il n'y a pas de différence essentielle entre le solitaire et les autres — pour la bonne raison que tout capitaine est un solitaire, n'est-

1. Oui ! Il n'est pas dégoûté du « poisson » cru !

ce pas, commandant Hayet ? La présence d'un équipage, d'un équipier dans notre cas, nous l'avons dit, n'allège en aucune façon sa charge mentale et morale, bien au contraire, comme le soulignait Marin-Marie, comme put l'expérimenter tragiquement Eric De Bisshop.

— Mais, nous souffle le terrien, à deux, au moins, on ne s'ennuie pas. Tandis que tout seul...

Quitte à passer pour riche d'esprit de contradiction, et à sembler cultiver le paradoxe, nous répondons, et pas un de nos héros ne nous démentira : c'est à deux qu'on peut trouver l'ennui, sinon au sens étymologique, qui était haine, du moins à celui de désagrément, de difficulté. Nous nous sommes trop étendus sur ce point dans notre premier ouvrage pour y revenir; rappelons seulement la très émouvante exception à cette quasi-règle : les ménages, les couples humains bien assortis (assez bien pour partir ensemble) sont heureux en mer.

Quant au sens courant du mot ennui, fruit de l'inaction, le bon La Fontaine, qui disait :

*La dispute est d'un grand secours
Sans elle on dormirait toujours,*

n'a pas ici raison. Peut-être précisément parce qu'à bord on souhaite dormir?... Non, c'est plutôt à cause de la promiscuité, de la présence implacable, en ce vase clos, et aussi de la tension nerveuse due à la fatigue et à certaine anxiété, que, l'on peut en croire tout marin, la dispute, même en son sens d'alors, discussion, n'est pas, pas du tout, une façon secourable, à

bord, de « passer le temps ». Elle suscite plutôt des désirs de meurtre, à tout le moins une atmosphère intolérable — sans qu'il soit besoin pour cela (ô nos frères de toutes les marines !) de n'être que deux, ou trois.

La « non-dispute » n'est guère meilleure. J'entends par là ce silence muré, glacial, hostile, qui en est le pendant muet. Qu'on lise l'admirable récit que Gontran de Poncins vient de publier chez Stock sous le titre *Par le détroit de Behring*, histoire d'une navigation d'ailleurs étonnante, et dont il est dommage que la présence de trois hommes, et la fragmentation des traversées, la chassent de notre propos¹.

Tout ce que l'on peut dire est que, dans les meilleurs cas, les longues navigations aboutissent à la juxtaposition des solitudes. Se dire bonjour, se parler pour la manœuvre, prendre les repas en commun comme à la cantine d'une usine, et, le reste du temps, rentrer en soi-même. Solution des sages, solution de beaucoup d'Anglais, qui sont gens de mer. Solution qui demande, soit une longue habitude, soit beaucoup de volonté. Solution mélancolique ? Nullement. Car ainsi, on peut se supporter, se sourire même par instants, se retrouver copains aux escales. Le cas des trois aviateurs américains naufragés, que nous évoquons, ne le dément aucunement; d'ailleurs, les conditions étaient toutes différentes : il leur fallait accepter leur sort.

1. Saisissons cette occasion nouvelle de bien préciser : Nous ne pouvons considérer comme « navigations solitaires » que celles faites à un ou deux, et comportant au moins la traversée d'un océan. Rien qu'en passant à trois, ou en acceptant des navigations côtières, même scabreuses, nous serions submergés. Nous ne nous permettons d'exceptions que pour des cas significatifs, à titre d'exemple.

Le navigateur solitaire, lui, l'a voulu.
Et c'est tout seul qu'il est heureux.
C'est tout seul qu'il ne s'ennuie pas.

*
**

Pourquoi ? Les heures, pourtant sont longues...

Tout d'abord, s'il a choisi d'être navigateur solitaire, c'est qu'il n'a pas l'habitude de s'ennuyer avec lui-même. Ce n'est pas vocation de bavard !

Beaucoup de gens, surtout dans les milieux populaires, se font de ce qu'ils appellent « l'isolement » une image atroce; beaucoup d'autres avouent ne s'être jamais trouvés seuls... et, si cela arrive, mettent la radio pour échapper au silence. Comme le dit La Varenne, le silence est goût aristocratique; la solitude, qui est le silence au carré, au cube, également. Il est impensable de vouloir naviguer seul, ou à deux, sans posséder cette aristocratie. Les prompts débarquements viennent plus souvent de cette épreuve que de celle de l'inconfort ou de la fatigue.

La solitude, à bord, est absolue. A terre, ceux qui la cherchent ont du mal à la trouver. Mais, même eux, en fait, ne la cherchent pas totale, puisqu'ils lisent, ce qui est recevoir une présence, écrivent peut-être, ce qui est en donner une. A bord, on ne peut guère écrire. On peut lire ? A l'appareillage, on le croit toujours; et... l'on arrive de l'autre côté sans avoir ouvert les volumes.

C'est qu'apparaît une « grâce d'état », un colloque muet, qui calme les plus fieffés bavards (s'ils n'ont pas fui), et qui comble les autres mieux qu'un livre ou

qu'une plume; une sorte d'hypnose, qu'on peut nommer l'envoûtement de la mer.

Les gens des grands navires l'ont perdu, ils sont trop loin d'elle. Mais tout plaisancier connaît cet envoûtement; la vie d'un yacht en est faite.

On se lève. On... Non, on ne se lave pas. On dit toujours que les marins sont propres ? Nous ne l'avons pas observé. L'origine de cette légende doit être qu'on les voit se laver à grands ébats avant d'aller à terre; ce qui prouve bien qu'ils ne sont pas propres, tout comme de ranger prouve qu'on n'est pas ordonné, l'ordre étant, non de reclasser périodiquement les choses, mais de les mettre au fur et à mesure à leur place; et ceci possède un lien, même un lien capital, avec la vie du bord. Un bateau où la moindre chose (au sens le plus strict) n'aurait pas sa place attirée, et où ladite moindre chose ne serait pas remise aussitôt à ladite place, serait inhabitable, d'une part, et si dangereux, d'autre part, que, pour nous, nous refuserions d'y mettre notre sac, fût-ce pour quelques heures.

On se lève donc. On ne se lave pas. On s'habille, très rapidement, car, réveillé, on a toujours hâte : ou bien de relayer autrui, ou bien de voir le temps, la position, etc. On chauffe du jus, ou du thé, ou du viandox; ou bien on se décape d'un coup de vin blanc à faire grincer les dents. Et puis, ça y est, on est dehors. On inspecte le ciel, l'horizon, la mer, la voilure, le pont; cela demande quelques secondes. On s'assoit, à sa barre, ou autre part si l'on n'est pas le skipper. Et...

Et les heures passent.

Passent à quoi ? On serait bien incapable de le

dire. On regarde et on écoute la mer, le ciel, le vent — comme on regarde les flammes d'un feu de bois. On a écrit des volumes sur la « psychanalyse du feu »; on pourrait écrire des bibliothèques sur celle de la mer.

Songe-t-on ? Sans doute, mais rien d'humain n'en demeure. On est les lames, on est les nuages, on est les risées, on est le bateau. Comme lui, on va. On est son âme, on est le cœur de sa lutte, ou de son musardage; il est votre corps.

C'est étrange. Au volant d'une auto, où l'on doit pourtant beaucoup plus veiller et agir, on reste soi-même, on ne devient pas une part de la route, du paysage. Certes, pour le bon conducteur, les roues se font une partie de son corps, le moteur un muscle parmi d'autres; mais, justement, il n'y pense pas plus qu'on ne songe à ses souliers en marchant, ni aux battements de son cœur; il demeure lui-même, rien que lui-même. Il réfléchit à ses affaires; il y réfléchit si bien, de façon parfois si constructive, qu'il regrette de ne pouvoir prendre de notes; l'écrivain, en particulier, est parfois obligé de s'arrêter pour le faire, ou de laisser perdre, avec remords, un peu de bon travail.

En mer, rien de tel.

D'abord, on oublie tout le reste. Bombard dit que, huit jours après son départ, c'était la vie de terre qui lui apparaissait fantomatique, impensable, et sa vie alentie à bord du radeau qui était devenue la « vie normale ». Certes ! Et bien avant huit jours ! Nous avons vu telle jeune femme, excellente mère, tendre maman même, hésiter à partir en laissant son enfant (fort bien gardé) légèrement souffrant. Après vingt-

quatre heures de mer, elle en avait oublié jusqu'à l'existence; et ceci n'est pas façon de parler !

Voilà ce qu'il faut faire comprendre au terrien : la mer n'est pas la terre. Lapalissade ? Que non ! Le vieux proverbe marin : « A terre, à terre; à bord, à bord », s'il a d'autres sens aussi, comporte bien celui-là.

Et, pour le solitaire, la mer est dix fois, cent fois la mer.

De temps en temps l'on sort de cette torpeur. Pour se couvrir, si l'on a froid (la torpeur est si forte que, souvent, on est déjà transi); pour manger, à toute heure, un petit peu (en mer, nos pareils « bouffent tout le temps », ô Toumelin; il est vrai que c'est au nord du 45° parallèle; le climat des tropiques coupe peut-être l'appétit); pour bourrer une pipe, ce qui est analogue; et l'on retombe dans le « nirvâna ».

Une seule faculté subsiste, pour le marin, c'est-à-dire, ici, pour le chef. Car, précisons : cet envoûtement n'est pas privilège de solitaire; il agit sur tous, à bord d'un petit voilier; si l'on est quatre dans un cockpit, cela fait quatre envoûtés côte à côte, c'est tout; mais seul, en général, l'un d'eux, le chef, conserve une unique faculté, « l'éveil marin ». Alors que tout le reste est oublié, que l'heure passe dans un vide apparent, ses sens sont en liaison directe, pourrait-on dire, avec le temps et ses promesses ou menaces, avec la force et l'aire du vent, avec l'état de la mer, avec le travail de la voile et de la coque. Loin d'être amoindrie par l'hypnose, cette perception, suraiguë, puissamment instinctive, confine à la nervosité pathologique.

A toute seconde, le capitaine (digne de ce nom) sait

ce qu'est l'univers où il baigne, et sait ce qu'il lui faut faire.

Mais là se produit un autre phénomène d'envoûtement, dangereux cette fois : voyant, et sachant ce qu'il faut faire, le skipper, ou le solitaire, *ne le fait pas*. Il attend. Il attend presque toujours un peu trop. Parce qu'il lui faut rompre quelque chose, vaincre une force — qui est peut-être ce que les Anciens figuraient par le chant de la sirène : portant trop de toile sous un vent qui fraîchit rapidement, tirant un bord trop près de terre en *sachant* que ce bord ne lui permettra pas de doubler tel danger, le navigateur est tenu sous un étrange charme, qui le mènerait à sa perte s'il ne s'y arrachait.

Charme d'autant plus étrange qu'il est souvent conscient : la part veillante du marin le presse d'agir ; mais une autre part, en lui, semble croire que ce qui est, étant, peut à jamais continuer d'être. Hors du devenir, hors de la vie, hors de l'humain, il est bien ensorcelé, entraîné au pays des dieux où le temps n'est pas.

Le charme, bien sûr, agit en sens inverse : combien n'avons-nous pas vu de voiliers, après le grain, sous une brise calmie et manifestement établie, conserver d'absurdes ris, des tours de rouleau, des focs minuscules, qui leur font perdre beaucoup de temps, quelquefois même leurs chances de remonter un courant, de doubler une pointe ? Bien mieux, nous l'avons constaté en *régate*, d'innombrables fois !

Paresse ? Certes non. Ces hommes sont les mêmes qui à terre, à l'appareillage, déploient une activité forcenée, ceux auxquels, précisément, leurs femmes

reprochent de ne pouvoir rester en place, sur une plage ou dans un jardin.

Somnolence ? Non plus, car il en est ainsi dès le premier jour. Envoûtement, cela est sûr¹.

L'homme « au ras de la mer » est possédé par la mer, hypnotisé comme oiseau par serpent, ankylosé physiquement et moralement.

Aussi lui faut-il « se secouer » brutalement, pour agir. D'où, sans doute, son caractère : calme, entre-coupé d'emportements. Et si, à ces moments-là, il « gueule », ce n'est pas seulement pour que sa voix porte dans le vent, ni pour aider les autres à se secouer aussi, c'est encore parce que, semblable aux timides, il souffre d'être sorti de son rêve. S'il brutalise les autres, c'est qu'il lui faut se brutaliser lui-même.

Aucune place pour l'ennui, là-dedans. A tel point qu'on se demande si cette notion même n'est pas artificielle, si l'être de nature que nous redevenons au contact étroit de la mer n'atteint pas ce que poursuit le sage d'Asie, ce que possédait peut-être le primitif, participant lui aussi de la forêt ou de la brousse : un équilibre comblé.

Ennui ! Qu'est-ce que l'ennui, sinon un vide factice entre les habitudes factices de la terre, entre des agitations qui ne sont des besoins qu'en apparence ?

*
**

Ainsi, sans qu'il s'en soit rendu compte, se terminera la journée du navigateur de petit voilier. Calculer son estime, faire un point, seront pour lui des

1. Le « baigneur », qui reste des heures assis sur le sable d'une plage, à regarder briser les lames, y est sujet.

activités, brèves pourtant, péniblement conquises sur l'envoûtement, meublant pour lui bien assez la longueur d'un jour. Pareillement, s'il doit modifier quelque peu sa voilure, il y passera, sans même s'en apercevoir, des heures.

Mais, que le temps menace brusquement, que la terre ou ses dangers apparaissent, ce même navigateur, libéré en une seconde, deviendra l'être le plus vif, le plus leste, aux réflexes les plus soudains et les plus sûrs.

En toutes choses, le marin est un chat.
C'est pourquoi il aime aller tout seul.

PREMIÈRE PARTIE

LA PLÉIADE FRANÇAISE

LES ANGLAIS, OU « TARD, MAIS BIEN »

A-t-on remarqué, en lisant notre premier volume, que les navigateurs solitaires nés français étaient, en 1952, sept, comme la Pléiade : Bernicot, Eric De Bisschop, Marin-Marie, Jean Gau, J.-Y. Le Toumelin, Alain Bombard, Marcel Bardiaux.

Si l'on retire Bernicot, hélas disparu maintenant¹ le compte y est encore largement; il faut en effet ajouter maintenant René Chabas, Bernard Moitessier, dont nous parlerons ci-dessous, et Marcel Fort, peintre (comme Marin-Marie, Jean Gau et Vito Dumas), qui traversa l'Atlantique avec un équipier à bord de son *Atoll*, des îles du Cap Vert aux Antilles, mais là fut abandonné par lui, dans des conditions qui, s'il était permis de franchir la barre de la vie privée, apporteraient un assez cruel document au dossier « navigateurs et équipiers ».

On pourrait y ajouter ceux qui ont à l'heure actuelle échoué, mais peut-être pas renoncé : Robert Cannet, dont nous avons parlé; l'ingénieur alpiniste Yves Ber-

1. Marin-Marie n'a pas navigué seul depuis quelque temps, mais fait de superbes traversées avec sa famille. Bisschop, septuagénaire, tout en établissant le cadastre de Rurutu, prépare de nouvelles navigations.

tranet, qui, parti de New-York le 23 juillet 1953, dut faire demi-tour, avec son catamaran (double coque) *Komoulonga* de 4 m. 90; Henri Bourdeux, aviateur parisien, parti d'Indochine avec sa femme et sa fille, à bord d'une jonque, et qui fit naufrage aux Philippines, etc.

Mon Dieu, que de garçons entreprenants, et « aristocrates de la solitude », sur nos côtes !

Sur nos côtes ? Mais non. Si Bernicot et Le Toumelin sont des Bretons du littoral, si Bisschop est flamand et capitaine au long cours, Marin-Marie moitié normand des îles (de Chausey, la seule île normande française, puisque la Cour de La Haye ne nous a pas attribué ses chers Minquiers), moitié breton, si Jean Gau est du littoral méditerranéen, Bombard et Bardiaux sont des gens de l'intérieur des terres, l'un Tourangeau élevé à Paris, l'autre Auvergnat fixé en Seine-et-Marne. Fort et Moitessier également citadins.

D'où vient cet engouement ?

En somme, il y eut trois « vagues » de solitaires français.

A partir de 1923, Gerbault. C'était le premier. Avant lui, on comptait exclusivement des Américains, des Scandinaves, de rares Britanniques, un Allemand.

En 1930-38, ils sont cinq : Gerbault encore, le tandem Bisschop-Tatibouët, Marin-Marie, Bernicot, Jean Gau.

Et maintenant... cette cohorte.

*
**

Il est bien certain que la deuxième vague est le resac de la première, de Gerbault. La publication de ses

premiers ouvrages eut un immense retentissement. Et c'est pourquoi nous disions que, même si Gerbault a été surfait du point de vue maritime, ce qui ne peut de bonne foi être contesté, il tenait une place essentielle, et que, s'il n'avait pas existé, il aurait fallu l'inventer ; gloire nationale, on devait éviter d'y toucher, il fallait se servir de lui pour rappeler l'existence de la mer aux Français.

Mais c'est également pourquoi nous disons — fort de l'approbation que nous avons reçue de nombreux marins et compétences maritimes (du commandant Hayet à J. de la Varenne), nous écrivait : « Vous avez exprimé ce que tout le monde pensait et que beaucoup n'osaient pas dire », nous précisons : « Maintenant que Gerbault a donné une telle postérité, parmi laquelle on compte de parfaits marins comme Bernicot (pour ne pas citer de vivants), on peut et on doit remettre Alain Gerbault à sa juste place, qui est celle d'un caractère, d'un homme de remarquable énergie, et d'un très médiocre marin. »

*
**

Reste la troisième vague.

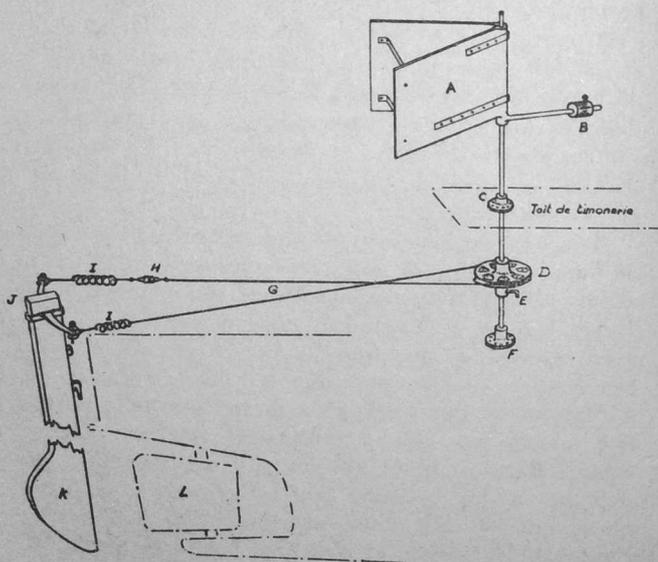
Vient-elle encore de Gerbault ?

Vient-elle des quatre autres d'avant-guerre ?

De Bisschop, un peu ; car *Kaïmiloa* et *Les Confessions de Tatibouët* eurent beaucoup de lecteurs.

De Bernicot, hélas non, car son ouvrage, écrit comme un rapport de mer, n'eut qu'une faible vente, et la presse parla très peu, beaucoup trop peu, de lui.

De Jean Gau, sûrement pas, car on en ignorait l'existence.



PLAN DU GOUVERNAIL AUTOMATIQUE D'ARIELLE,
établi et dessiné spécialement par MARIN-MARIE.

- A. Girouette en plywood.
- B. Masselotte anti-roulis.
- C. Palier à billes sur le rouf de timonerie.
- D. Poulie à gorge.
- E. Goujon de blocage de la poulie.
- F. Crapaudine.
- G. Drosse en fil d'acier.
- H. Ridoir de tension.
- I. Ressorts absorbeurs.
- J. Tête du gouvernail auxiliaire, et barre transversale de tire-veille.
- K. Safran du gouvernail auxiliaire.
- L. Gouvernail principal, bloqué dans sa position de route droite.

La route choisie étant prise au moyen du gouvernail principal, la girouette s'oriente selon le vent apparent. Il suffit alors de bloquer le goujon E. Le gouvernail secondaire corrigera automatiquement les embardées.

De Marin-Marie non plus, puisque son livre ne fut publié qu'en anglais. Seuls les lecteurs du *Yacht* le connaissaient; il est certain que cela fait un joli nombre, mais un nombre compté dans un public déjà conquis.

Des grands Américains? Oui, un peu, grâce aux magnifiques traductions, données par Budker, de Slocum et de Voss. Mais ces deux traductions, publiées, l'une chez un éditeur spécialisé en marine professionnelle, l'autre par une maison de sports, n'atteignaient pas le grand public, dans lequel se crée la sélection. Aucune autre traduction de solitaire étranger n'avait paru avant 1952, sauf celle de Rebell (qui n'était certes pas un exemple!), ouvrage qui passa d'ailleurs assez inaperçu.

Alors, de Gerbault, toujours de Gerbault? Oui. Et du considérable développement de la croisière à la voile sur les côtes françaises.

Car le navigateur solitaire est aujourd'hui, non plus de « recrutement long cours », mais de recrutement plaisancier.

Il y eut une période de transition. Marin-Marie, yachtsman de premier ordre, proteste quand on lui en fait compliment, car il veut se rattacher à la « vraie marine », et rappelle qu'il a été gabier-volant¹.

Aujourd'hui, la « vraie marine » est la plaisance, puisque les autres ont abandonné la voile. C'est en tant que plaisanciers que nos navigateurs prennent le large. Le Toumelin a bien sa théorie de long cours, a bien fait un peu de pêche, mais, comme les autres,

1. Remercions Marin-Marie de l'excellent dessin de sa barre automatique, que nous donnons ci-contre, avec les explications fournies par lui.

c'est en plaisance qu'il a appris à naviguer. De même Jean Gau, Bombard, Bardiaux (qui a appris tout seul, en partie sur... la Marne), Fort, Chabas et tous les « candidats ».

Ces navigateurs sont des plaisanciers. Mais la plaisance se divise en deux branches : régates et croisière.

La régates, sport de compétition, et dont les unités (sauf pour la course-croisière, qui est tout autre chose) ne vont guère au large, ou même ne sont pas habitables, la régates ne donne, ni la formation, ni le désir, des grandes traversées, et de la solitude. Elle est un sport d'équipe — équipe à bord, ou équipe dispersée pendant l'action, mais se retrouvant au port — et son esprit est plus sportif que marin.

La croisière, au contraire, est un point de départ naturel : à partir du moment où le bateau est habitable un mois, il le sera un an, pense-t-on; à partir du moment où le bateau est solide à la mer pour une petite traversée, il le sera pour une grande, à la condition de le soigner particulièrement. A partir du moment où l'on aime faire seul la traversée de Belle-Ile à l'île d'Yeu, ou, distance égale, celle de Cherbourg à Wight, où l'on aime perdre ainsi la terre de vue quelques heures, puis réussir un atterrissage précis, pourquoi ne pas naviguer seul plus loin ?

Assurément.

Assurément, les progrès accomplis par les architectes navals, qui savent calculer de petits bateaux à la fois logeables, légers, faciles à manœuvrer et marins; ceux de la construction (notamment d'amateurs), et surtout du petit matériel : poulics, fils d'acier et ferrures inoxydables, mâts métalliques ou de bois creux, winches, guindeaux légers, ancres efficaces et

sûres sous un faible poids, cordages et voiles impu-
trescibles; les progrès, et les prix très diminués, des instruments de navigation; ceux enfin des industries de conservation des vivres, tous ces progrès rendent la traversée — du moins dans les eaux de l'Atlantique moyen et des mers tropicales — presque facile et presque sûre (toute proportion gardée, et pour des marins avertis). Presque banale aussi. Au train où l'on va, cela n'intéressera bientôt plus personne !

En dernière analyse, une seule difficulté fondamentale subsiste, qui est celle de la plaisance : l'argent.

Acheter ou construire un bateau, cela peut encore se faire. Qu'on voie, en Amérique, Fred Petersen, métallo; en France, Cannet, agent technique, Bardiaux, petit commerçant, tous sans fortune personnelle.

Passer un moment sérieux, l'été, à naviguer avec, est déjà plus difficile. Les quinze jours à trois semaines, un mois à l'extrême maximum, des congés payés, sont vraiment trop courts pour armer soi-même, ce qui est indispensable, et naviguer.

Mais surtout « faire de la navigation solitaire » n'est pas une situation. A moins d'être un véritable écrivain, d'avoir la plume de Gerbault ou de Pidgeon, ce n'est guère payant dans l'immédiat, ce ne l'est pas du tout pour l'« avenir » d'un homme. On trouvera de plus en plus difficilement des journaux pour retenir à prix d'or l'exclusivité du récit, des éditeurs pour en faire un *best-seller*. Guère non plus de souscripteurs, comme ceux auxquels le mari d'Ann Davison vendait d'avance le « feuilleton », par épisodes, d'un tour du monde... qui se termina à quelques milles du départ.

On ne voit pas bien non plus à quelle situation ultérieure cela peut mener.

Naviguer, comme Dick Tober, comme notre Moitesier, pour aller dans un pays déterminé y chercher un « job », tout en faisant à bon compte un beau voyage, quitte à réaliser un petit capital en revendant le bateau à l'arrivée, parfait.

Autrement... Autrement, ils ont bien de la chance, ces jeunes gens, de n'avoir pas à se préoccuper d'une situation.



Nous avons cité à plusieurs reprises Jean Gau. Pourtant, dans notre premier ouvrage, nous ne l'avions mentionné qu'au cours de la liste terminale.

C'est, d'une part, qu'il n'a accompli aucune « grande première »; d'autre part, que, né Français, à Sérignan (Hérault), le 17 février 1902, marié à Valras (le petit port voisin, à l'embouchure de l'Orb) en 1926, il partit en 1928 pour les Etats-Unis, travailla comme cuisinier dans un grand hôtel, et se fit naturaliser Américain. C'est donc la bannière étoilée que battirent successivement *Onda II* et *Atom*. Gau reste pourtant Français de formation et, semble-t-il, de cœur.

Rien ne l'avait préparé à la mer : apprenti mécanicien de garage, bricoleur de postes de radio, tirailleur algérien, cuisinier de palace... Il faut croire qu'il en avait pourtant la passion, car, tout enfant, il exerçait ses talents de peintre (quels sont-ils ? On aimerait voir) presque uniquement sur des marines; et, à peine trois ans après son arrivée à New-York, en 1931, il

achetait à un milliardaire anglais une superbe goélette de douze mètres, *Onda II*.

Il lui fallut attendre quatre ans encore pour s'en servir, emmenant en Nouvelle-Ecosse une ravissante Betty. Ce fut une très belle histoire, mais une de ces histoires qu'il faut garder pour soi.

Deux ans de nouveau s'écoulèrent. Et Jean Gau appareilla, le 7 juillet 1937, tout seul, pour traverser l'Atlantique, vers son pays natal. Tout seul à bord d'une goélette de 12 mètres, plus lourde encore que *Firecrest*...

Tout alla bien jusqu'aux Açores, atteintes cinquante-cinq jours plus tard. Reparti le 2 septembre, il était le 30 en vue de Gibraltar. Mais le mauvais temps l'assailit, et, impuissant à prendre la cape, il fut jeté sur un banc de sable au large de Cadix, où *Onda II* fut entièrement détruite.

Jean Gau s'était sauvé indemne. Il revint à son palace, tourna la cuiller à sauce, économisa dollar par dollar, et, dix ans plus tard, à l'été 1947, il pouvait reprendre la mer, seul à bord de son *Atom*, superbe kecht¹ de 11 mètres, à arrière norvégien. Cette fois, passant encore par les Açores, il arriva sans encombre à Valras. En 1949, il fit la route inverse, mais par Madère; il rejoignit Funchal à Montauk (pointe NW de Long-Island) en cinquante-cinq jours, ce qui est tout à fait remarquable, car il ne descendit pas dans le Sud chercher l'alizé, mais resta dans une zone de vents variables, de calmes, et de coups de vent.

Jean Gau est donc un excellent navigateur. C'est également un sage, car, après chaque voyage, il re-

1. Voir les types de voiliers page 29 de notre premier volume; les noms des voiles pages 25 et 27.

tourne (par avion si le bateau est loin) à ses fourneaux de l'hôtel Taft; et aussi car, se sentant vieillir un peu, ayant montré que la voile pure ne l'effrayait pas, il équipa *Atom* d'un bon moteur de 20 CV, pour le tour du monde qu'il accomplit maintenant.

Il a dû partir de New-York en mai 1953. Il comptait relâcher aux Bermudes, passer le canal de Panama, s'arrêter aux Galapagos, puis rester un bon moment à Tahiti; à chaque escale il veut peindre à loisir, réunir des documents, et faire de beaux films. Après quoi, toujours tranquillement, il compte boucler la boucle par Torrès, l'île Maurice, Bonne-Espérance, les îles du Cap Vert... et Valras, au bout de deux ans et demi ou trois ans (s'il plaît au Ciel) de navigation sans prétention, mais, semble-t-il, sans bavure, à plus de cinquante ans.

Voilà qui mérite attention. En somme, nous avons là notre Pidgeon.

La seule question que nous nous posions est de savoir si, à son retour, on lui rendra ses fourneaux new-yorkais ? Il en semble assuré.

Au fait ! Si vraiment on peut là-bas prendre de telles « vacances », voilà la solution à proposer aux jeunes gens dont nous parlions tout à l'heure.

Ajoutons que Jean Gau, en Amérique, s'il a appris trois langues, parle souvent la sienne, la langue d'Oc; et qu'il y impose la cuisine méridionale authentique. La seule chose, dit-il, qui l'ennuie, partant pour son tour du monde, est l'idée d'être obligé de manger quelques conserves !

Sympathique, ce bord-là !

*

**

Sur Bardiaux, ajoutons un mot.

On sait (voir notre premier volume, deuxième édition de préférence) que, tout seul, sur un bateau construit par lui sur la Marne, sans aucune véritable préparation maritime autre que le début de son voyage (ce qui est, non un reproche, mais un éloge, pour ses facultés d'adaptation), il est allé au cap Horn, en plein hiver. Prouesse presque unique, à peine croyable.

Le premier récit qu'il en avait donné n'était pas très clair. Aussi, le commandant Bernicot, à qui nous l'avions soumis, et qui le trouvait peu compréhensible, avait-il dressé, quelques semaines avant sa mort, la carte que nous avons publiée. Celle-ci donne en *pointillé*, à titre de *conjecture*, un trajet à l'Est de l'île Deceit; le commandant, qui connaissait les lieux, croyait en effet comprendre que Bardiaux n'était pas passé par la baie Saint-François.

Or, il précise maintenant l'avoir fait.

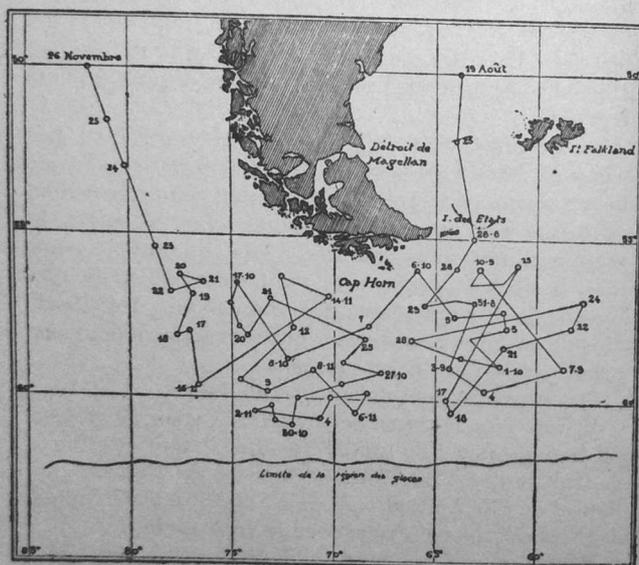
Il faut donc corriger notre carte; le tracé de celle-ci est bon jusqu'à l'île Horn. Ensuite, il faut continuer le trait, entre l'île Horn et la baie de Nassau, par l'ouest de l'île Lhermite, la baie Saint-François, le Sud de Navarin, jusqu'à retrouver le trait plein¹.

Bardiaux a donc bien « doublé », au sens géographique du mot, le cap Horn. Nous trouvions déjà — par « nous » il faut entendre ici tous les marins — prodigieux *d'y être allé*, ce qui, vraiment, était bien semblable. Puisque le mot est encore plus strictement vrai, la chose est encore plus admirable.

1. Nous avons corrigé pour les éditions anglaise, américaine, italienne, espagnole, allemande.

Attendons que Bardiaux soit rentré de son tour du monde, et nous décrive cela longuement.

Pour que le lecteur non initié puisse se faire une idée de ce que représente d'aller, d'Est en Ouest, dans ce coin-là, nous reproduisons ci-dessous la route d'un



ROUTE DU TROIS-MATS SUSANNA

trois mâts carré, le *Susanna*, en 1905. Il lui avait fallu près de trois mois pour passer ! Son livre de loch indiquait : 145 heures d'ouragan, 664 heures de vents contraires de force 10 (tempête, 80 à 90 kmh).

Sur le passage de Bardiaux, et sur la suite de son

voyage, M. R. Argod, qui est lui-même à Tahiti, où il est allé avec un robuste ancien caboteur sablais, donne dans *le Yacht* du 1^{er} août 1953 les précisions suivantes :

Quatre-Vents quitte Rio Grande en mai. Le jour dure environ cinq heures, obscurci par la neige ou la grêle. La température oscille de -18 à -24 . Le soleil ne se montrera pas. Le vent saute du Suroît au Noroît, et sera toujours sur le nez, d'une vitesse rarement inférieure à une centaine de km/heure. La voile est un bloc de glace.

Utilisant un courant favorable de marée atteignant 9 nœuds, Bardiaux embouque le Détroit de Lemaire; le suroît se lève en tempête, soulevant des rouleaux gigantesques : Quatre-Vents chavire et fait deux fois le tour. Il faut patauger plusieurs heures dans l'eau glacée avant de vider la cabine et de pouvoir se changer. La voile de cape de 4 m^2 est arrachée ainsi que foc et trinquette fêlés sur le pont, de même que l'armature entoillée sur l'arrière du rouf.

Deux jours plus tard, le 12 mai 1952, en six bordées, le Horn est doublé. Bardiaux gagne la baie Saint-François, la baie de Nassau. Il mouille à Ushuaïa pour réparer. Il croit son bateau plus en sécurité à l'eau qu'au sec, car les rafales sont dures et les béquilles ne sont pas suffisantes. Mais, regagnant un jour son bateau à 3 heures de l'après-midi (il fait nuit et il est seul) il trouve Quatre-Vents sur les cailloux : les trois ancres ont chassé; il faut se jeter à l'eau (glacée), mettre l'ancre sur l'épaule, la remorquer avec la chaîne, en reprenant plusieurs fois respiration en surface; puis

virer au guindeau. Des membrures sont cassées, il faudra attendre une température plus clémente pour réparer définitivement.

Bardiaux repart. Pendant un mois et demi ce sera une lutte obscure. Il prend la baie de Cook et retrouve la houle monstrueuse : déventé dans les creux, couché sur les crêtes. Le canal Cockburn, le détroit de Magellan ne sont guère plus hospitaliers. Il faut s'approcher à la nuit des falaises, avec 60 mètres de chaîne en pendant et dormir attaché pour ne pas être débarqué de sa couchette. Le matin, il y a 100 ou 120 mètres de chaîne à remonter. Et la lutte reprend, à tirer des bords; les îles sont mal placées sur la carte, leur forme mal indiquée. Il faut faire la cuisine, mais l'humidité ruisselle aussitôt. Les vêtements sont mouillés. Une douleur s'installe dans le côté droit, il faut s'assurer par des grimaces que la figure ne gèle pas; la jambe semble prise. La route se poursuit dans les canaux de Patagonie. Enfin, Puerto-Mont¹ est atteint près de Chiloé. Les mouillages sont affreux, même Valvidia, ou Valparaiso, atteint en septembre...

Bardiaux aura beaucoup de mal à se remettre et à réparer son bateau, à Valparaiso, d'où il repartira en avril 1953. Sa traversée jusqu'à Papeete sans escale, en quarante-trois jours, est elle aussi très remarquable. Il a quitté Tahiti le 29 janvier 1954 pour la Nouvelle-Zélande. En dehors de Al Hansen, qui passa le Cap (au large, semble-t-il) mais périt à Chiloé, on ne voit personne à comparer à Bardiaux, sinon Vito Dumas.

1. Le Yacht imprime : Porto-Monte, à Chiloé. Simple erreur, semble-t-il.

*

**

Un mot, pour en finir avec notre « Pléiade », de René Chabas et de Moitessier.

René Chabas, dont nous avons cité l'accident en 1951, alors qu'il commençait son périple, n'a pas été découragé. A bord d'un très petit, trop petit bateau, le dériveur de 5 m. 80 *Papillon*, il a accompli le tour de la Méditerranée, d'Alger à Alger, entre le 1^{er} janvier et le 28 mai 1953.

Assurément, la Méditerranée n'est pas l'océan, et ce périple ne comporte pas de très grandes traites, bien que la dernière, le « rab » si l'on peut dire, Alger-Cannes, faite en août 1953, ne soit pas si courte : 450 milles, l'égal de la route directe des Scilly au Cap Finistère ! Ce n'est pas mal pour un dériveur, un léger bateau de régaté sans quille fixe, de moins de 6 mètres. Et qu'on ne se figure pas que la Méditerranée soit tendre : elle est parfois aussi violente que l'océan, et beaucoup plus traîtresse. Ajoutons que les vents y changent sans cesse, ce qui ne facilite pas la navigation. Chabas mérite donc considération.

Moitessier également.

Ce garçon, qui avait déjà fait de belles croisières, notamment à bord du *Snark* avec Pierre Deshumeurs, se trouvant en Indochine (au Cambodge), et voulant aller à Madagascar, où il comptait s'établir, acheta une petite jonque de cabotage de 9 m. 25, jaugeant 9 tonnes 6, qu'il emménagea lui-même. De cette façon, calculait-il, il résoudrait la crise du logement, dans quelque port malgache, en vivant à bord tandis qu'il chercherait une situation.

Très impécunieux, il s'en tira comme il put. Il fit

lui-même ses voiles, avec un tissu beaucoup trop léger, et dit modestement qu'il « réussit aussi mal que s'il lui avait fallu se confectionner un complet ». De ce fait, sa voilure fargua mal, ne lui permit pas de bien remonter dans le vent, et se déchira rapidement.

De même, le lest, essentiel pour une jonque qui ne navigue bien que chargée à bloc, fut fait de pierres volumineuses, et se trouva insuffisant, puisqu'il fallait bien garder un logement. Aussi la voilure devait-elle être réduite dès qu'il y avait un peu de vent, ce qui alentissait encore le bâtiment.

Toujours pour la même raison, l'eau douce était logée dans des fûts encombrants et dangereux. Les instruments de navigation étaient réduits à compas (boussole) et sextant, sans loch (permettant de mesurer la distance parcourue sur l'eau), sans jumelles ni chronomètre. Pas même une bonne montre. Encore Moitessier fut-il sur le point de vendre le sextant à Singapour, pour subsister.

Enfin, toujours faute d'argent, le navigateur ne pouvait prolonger son séjour en Indochine, et dut partir à contre temps, passer Malacca en pleine saison des « sumatras », et s'engager dans l'Océan Indien au plus fort de la mousson de Sud-Ouest.

Le départ eut lieu de Kep le 25 mars 1952, et la jonque *Marie-Thérèse* atteignit Singapour le 5 avril sans difficulté.

Là, de nombreuses modifications furent nécessaires dans le gréement, et déjà un calfatage complet. La jonque n'était pas neuve... ni construite à l'euro-péenne.

Moitessier ne repartit que le 11 juin. Il subit deux ou trois « sumatras », ces rafales nocturnes qui ne

durent qu'une heure ou deux, mais atteignent 70 à 100 km/heure. Le 17 juin, il était à Port-Swethnan. Là, les difficultés d'étanchéité recommencent. Il est certain que cette pauvre jonque n'était pas en bien brillant état. Moitessier mastique et cimente les coutures. Il veut se convaincre lui-même que « ce mélange argile-ciment » est excellent « à condition d'être placé avec beaucoup de soin et bien lissé sur les bords; au bout de quelques heures, la surface a déjà durci, et le lendemain elle est aussi dure que la pierre, et ne se fendille pas comme on serait porté à le croire en pensant qu'un bateau joue plus ou moins ».

Nous sommes en effet portés à le croire... et à penser que cette jonque, mal bordée, devait avoir une fameuse charpente.

Le voyage dans le détroit est sans histoire. Puis il se poursuit par une navigation assez émouvante en raison de l'état du matériel, dans la mousson qui souffle plein debout. Il faut arriver à sortir de cette mousson, en louvoyant, à l'Ouest de la grande île de Sumatra, puis traverser les calmes équatoriaux, pour atteindre le bienfaisant alizé. Enfin, le 17 août, le voici, largement portant. Malgré l'exiguïté de la voile de secours, *Marie-Thérèse* taille de la route. La montre est morte; bah, se dit Moitessier, le vieux réveil suffira à éviter d'attendre trop longtemps l'heure de la méridienne, où l'on voit le soleil rebondir sur l'horizon du sextant.

Un jour de quasi calme, il se livre à une fantaisie qui aurait pu lui coûter cher, comme on l'a vu pour Bombard. Le système de sécurité qu'il décrit est ingénieux, mais d'une efficacité toute relative :

Une casserole ayant été projetée à la mer par l'écoute de la grand voile, j'ai pu la repêcher en plongeant après et me raccrocher à une longue drisse que je laisse traîner en permanence. La vitesse de Marie-Thérèse était du reste très faible à ce moment, 1 à 2 nœuds. Cette drisse de secours est amarrée par les deux bouts sur chaque bord du bateau, formant une sorte de ceinture qui traîne jusqu'à environ dix mètres de l'arrière. De cette façon, en cas de chute à la mer, j'aurais plus de chance de saisir cette corde et surtout de pouvoir m'y cramponner, tandis qu'une corde lisse amarrée par un seul bout serait très difficile à tenir par une vitesse de 5 à 6 nœuds.

Et, à 5 ou 6 nœuds, serait-il sûr de regagner le bord, à la force des biceps ?

La solitude ne lui pèse pas, sauf par à-coups ; à ces moments-là, il s'intéresse aux animaux qui l'accompagnent, avec la même sentimentalité que nous trouvons chez tous les solitaires, la même solidarité avec les espèces animales les plus inattendues ; il a notamment « un petit camarade poisson, pas plus gros que la moitié de la main, qui va juste devant l'étrave, à l'affût des minuscules poissons volants. Les poissons ne dorment-ils donc jamais¹ ? »

Il se distrait aussi en « enfantillant » (ceci pour notre dossier) :

La solitude ne me pèse pas réellement et ce petit coup de cafard, dû au mauvais temps de la semaine dernière, est passé. Par moment, je donnerais cepen-

1. Le Toumelin aura, tout au long de l'Atlantique, lui aussi, ses « pilotes » dans la lame d'étrave.

dant beaucoup pour bavarder quelques minutes avec un être humain. Alors je parle seul, faisant des plaisanteries, par exemple caresser le mât d'artimon en lui demandant s'il m'aime encore, et, si oui, de ne pas me plaquer avant les Seychelles. Je ne manque jamais l'occasion de jurer comme un troupiier, employant un mélange de jurons français, vietnamiens et anglais. Le reste du temps, si je ne suis pas occupé à lire, parler, dormir ou jurer, je chante, soit à tue tête, soit doucement, suivant l'état de la mer et ma disposition d'esprit.

Mais Moitessier, tout en faisant bonne et agréable route, est en train de commettre une folie : il a l'île de Sumatra dans le dos, très bien ; il fait de l'Ouest, parfait, c'est sa route ; mais, naviguant ainsi sur un parallèle, sans montre ni loch, et par des vents très variables, *il ne sait absolument pas* où il est, sur ce parallèle. Chaque jour, il fait sa « méridienne » au sextant, qui lui donne sa latitude, sa distance du pôle. En même temps, l'instant où le soleil rebondit lui donne midi du lieu ; mais comme il n'a plus l'heure de Greenwich (ni montre, ni T.S.F.), cela ne lui indique pas l'écart entre ces deux heures, donc sa longitude.

Tout ce qu'il sait, c'est qu'il va un peu au Sud de l'archipel des Chagos. A quelle distance en est-il ? Il l'ignore à 200 milles près, car aucune estime approchée n'a résisté à des semaines de louvoyages, de vents variables, de calmes, de courants.

Que faire ? Il y aurait eu une solution maritime ; à vrai dire, elle est déjà abandonnée, elle aurait dû être choisie depuis longtemps : renoncer à la route Est-Ouest, qui impose l'atterrissage en longitude, au

milieu d'îles basses, pour une route permettant un atterrissage en latitude, que Moitessier est armé pour accomplir parfaitement. Qu'on regarde la carte, on verra que ce n'était pas aisé, car toutes les côtes importantes sont sensiblement Nord-Sud, sauf l'Inde, mais qui est dans la mousson. Tout de même, en faisant assurément une longue traversée, vent de travers, dans un alizé frais, il aurait pu attraper les parages de Madagascar, où il n'avait aucune chance de passer sans voir la Grande Ile, ou, s'il allait trop au Sud, l'île Maurice, la Réunion, toutes très hautes.

Au lieu de cela, il prend la solution la plus risquée : il s'ingénie à passer au ras, par le Sud, de l'île Diégo Garcia, la plus sud des Chagos, afin de la reconnaître à vue au passage. En cramponnant bien le parallèle juste sous elle, il ne risque guère, pense-t-il, ni de la rater... ni de la reconnaître avec sa quille; et ainsi, il saura enfin où il est, pourra poursuivre sa route à partir d'une base certaine.

Oui, mais cette île est basse, ne se voit pas de loin. S'il est le moins du monde dépalé ? Si c'est de nuit qu'il approche ? De nuit ? On voit, la nuit, sous le ciel étoilé, on voit, et on entend les brisants. Oui, mais s'il dort ?

Et si ma tante en avait ?... C'est nous qui lui prêtons cette expression, mais le sens y est. Il hausse les épaules, pense « ce serait vraiment trop de guigne ». Il compte — c'est lui qui l'écrit — il compte sur la chance.

Comme les ivrognes à terre, la chance, en mer, ne sert que les fous, nous l'avons vu.

Il compte aussi sur les oiseaux :

Je pensais ne plus trouver de mouettes à partir de 250 à 300 milles des côtes de Sumatra, puis en revoir à nouveau une fois arrivé à quelques centaines de milles des Chagos. Mon plan était alors très simple : je n'avais qu'à me maintenir sur la latitude des 8° Sud, c'est-à-dire dans la zone des alizés. Dès l'apparition des oiseaux de mer venant des Chagos, naviguer avec soin sur les 8° de latitude, pendant une semaine à dix jours, ce qui me faisait passer à 40 milles environ du Sud de Diégo Garcia et me permettait de déborder complètement l'archipel. Puis mettre le cap au Nord et naviguer pendant trois ou quatre jours pour atteindre la latitude des Seychelles (environ 4° 30' Sud), en assurant une veille très attentive pendant la nuit, pour le cas où ayant viré trop tôt, je risquerais de tomber sur une de ces îles basses qui constituent l'archipel Chagos. Une fois atteinte la latitude des Seychelles, mettre le cap à l'Ouest et naviguer jusqu'à destination dans une mer libre. Les îles Seychelles, assez hautes et visibles de loin, ne me donnaient aucune inquiétude.

Or, contrairement à ce que je pensais, les oiseaux de mer n'ont pas cessé de voler dans mes parages, même lorsque je me savais très loin de la côte. Autrement dit, aucun signe ne m'avertissait de la proximité des Chagos et c'est pourquoi j'ai commis une faute en persistant à vouloir atteindre les Seychelles, contrairement à ce que me conseillait la prudence et cela, en modifiant le projet initial pour passer entre Diégo Garcia et les Six Îles, afin de me repérer.

Il eût été également hasardeux de passer à l'aveuglette sur les 8° de latitude Sud en me basant sur une estimation erronée de ma longitude car je risquais

alors, soit de heurter une des îles madréporiques des Amirantes au Sud-Ouest des Seychelles, soit de dépasser la longitude des Seychelles, avant de repiquer vers le Nord, ce qui m'aurait ensuite envoyé sur les côtes d'Afrique.

Réalisant déjà le danger qu'il y avait à vouloir passer entre Diégo Garcia et les Six Iles, c'est-à-dire dans un passage d'une vingtaine de milles alors que ce courant sud me gênait, j'avais été bien près, tout au début du mois de septembre, d'abandonner le projet de me rendre aux Seychelles et de piquer directement vers la côte nord de Madagascar, évitant ainsi le danger représenté par les Chagos. Vers Madagascar, au moins, la mer était libre et je pouvais choisir un point de la côte visible de loin, ayant à ma disposition une carte détaillée.

Ce n'eût été que sagesse.

Oui. Mais, le courrier qui l'attend à Mahé ? Il a dit qu'il passerait aux Seychelles, il ira.

C'est pour des raisonnements analogues : équipier ou passager qu'il faut prendre tel jour à tel endroit, courrier qui attend dans tel port, jours de congé « dont il faut profiter », pour des données fixes imposées à quelque chose d'essentiellement mouvant, que les plaisanciers sortent malgré des temps qu'ils savent dangereux, ou font des routes absurdes — et que cela tourne mal.

Il y a soixante-treize jours que Moitessier est en mer. Celle-ci est belle, le vent excellent. La latitude, 7° 8' Sud, est une vingtaine de minutes trop bas, car un courant porte au Sud, et il faut 6° 50' Sud pour être sûr de voir les Chagos.

Il ne s'agirait pas de les rater !
Le journal de bord note :

Je modifie le cap de quelques degrés...

De quelques degrés vers le Nord...

Et puis, à 19 heures, Moitessier va se coucher, comptant bien se réveiller, comme d'habitude, toutes les deux ou trois heures.

**

Ici se termine le journal de bord de Marie-Thérèse. A minuit, un choc violent m'a jeté contre la paroi de la cabine, j'ai heurté le récif côtier de Diégo Garcia. En passant quelques milles à peine plus au Nord, c'est le calme inaccoutumé de la mer qui m'aurait éveillé.

Douze heures seulement après le naufrage, à l'heure où je me tenais habituellement sur le pont, sextant en main, il ne restait plus le moindre vestige de Marie-Thérèse, pas une planche sur la plage, pas un petit morceau de la quille.

Il ne les avait pas ratées...

Hélas ! Pour une fois, une seule, qu'il avait dormi cinq heures d'affilée...

Était-ce l'envoûtement ? La fatale Sirène ?

Et ce courant...

Ce courant, portant au Sud alors que l'alizé soufflait du Sud-Est, aurait justement pu le prévenir de la proximité des Chagos : le courant général de Sud-Est, ou d'Est, qu'il avait observé précédemment, s'ouvrait sur elles en deux branches, dont l'inférieure portait au Sud, tendait à l'écarter malgré lui des dan-

gers ! En corrigeant sa route pour le vaincre, il chercha positivement à se jeter sur Diégo Garcia — car, lorsque, tout près de terre, le courant mollit, son cap le porta sur cette île.

Il faut penser à tout, pour naviguer près de terre. (C'est plus aisé à une table qu'en route; loin de nous l'idée de blâmer.)

Moitessier se sauva, sans blessure. Il passa six semaines à Diégo Garcia, la meurtrière, « dans l'insouciance et la joie », malgré la perte de son bateau et de ses livres, grâce à de merveilleux amis. Puis, faisant escale à l'île Maurice, il s'y trouva si bien qu'il y resta « faisant confiance au destin qui l'avait conduit sur cette terre privilégiée où il voudrait pouvoir se fixer ».

Certes, le marin est partout chez lui. Mais la règle de son jeu n'est pas, pour chercher ce destin, de... se donner bien du mal en « mettant du Nord dans son Ouest » pour aller se coller sur le caillou le plus au Sud de tous les dangers de sa route ! Façon de connaître son point un peu trop définitive.

Nous avons pensé que cette histoire donnerait un petit aperçu des problèmes de navigation en longitude et en latitude; ainsi qu'une illustration de ce que pensait Slocum du trop et pas assez de précision — dont le plus néfaste est le mélange des deux.

Ce qui n'empêche pas Moitessier d'être infiniment sympathique.

*
♦♦

Nous avons donc une large pléiade de Français.

Et les Anglais, dira-t-on, ils doivent être innombrables ?

En regardant la liste — à peu près complète main-

tenant, sans doute, du moins jusqu'à ces toutes dernières années — des navigateurs « solitaires ou à deux », on est surpris de constater ceci :

Jusqu'à 1910, on ne trouve de Britannique, parmi d'innombrables Américains, que J. Traynor, compagnon d'Ivar Olsen à bord de *City of Bath*; encore est-il américanisé. En 1910, le capitaine Blythe, l'un des deux hommes de *Pandora*, dans son extraordinaire passage du Cap Horn. En 1914, enfin une traversée de l'Atlantique; mais ce sont deux Irlandais. Ensuite défilent toutes les nationalités : Américains toujours, Allemands, Nordiques, Italien (Teresio Fava, l'unijambiste, qui disparut, venant d'Italie, près de Terre-Neuve), Français (Gerbault, puis Bisschop), Espagnol (Blanco), Argentin (premier voyage de Vito Dumas). Toujours pas d'Anglais !

On se frotte les yeux. Comment, ces Seigneurs de la mer ?

Non. Et c'est sans doute à leur honneur. Ils naviguent beaucoup en plaisance, font de splendides croisières, gagnent des régates océaniques, mais par équipes. Ces marins en sont à la formule traditionnelle. Ils ne sont pas piqués de la tarentule de l'excentricité. Il faut attendre 1931-32 pour voir Sydney Howard et J. W. Johnstone aller de Douvres à Tahiti, avec un beau cotre de 11 m. 20, *Pacific Moon*. Mais toujours pas un seul véritable solitaire, même pas pour une traversée de l'Atlantique...

En 1933-34, voici enfin le capitaine Rees, qui va d'Angleterre aux Bahamas, en hiver, par le Sud¹, puis

1. Nous n'avons guère de détails sur cette traversée. W. B. Rees, du Middlesex, l'a accomplie avec un beau ketch d'une douzaine de mètres, à arrière norvégien, moteur auxiliaire, nommé *May*. Ce bateau avait vingt ans d'âge. Rees l'avait merveilleusement équipé,

le commander Graham. Ensuite, l'Angleterre ne retrouvera de véritables solitaires qu'en... 1947 ! (Clark était Américain.)

Mais parlons un peu de Graham.

*
**

Depuis 1870, année où Buckley et Primoraz avaient traversé d'Est en Ouest l'Atlantique *par le Nord*, c'est-à-dire contre les vents dominants et dans des mers mauvaises, ce qui est autrement difficile qu'en descendant chercher l'alizé, personne n'avait essayé de faire la même route en solitaire. Ce fut le lot, soixante-quatre ans plus tard, du commander R. D. Graham.

R. D. Graham est (était ?) un amoureux de la mer. Ceci n'est pas original pour nous, toute notre « galerie de portraits » est faite de ses pareils. Mais, parfait amoureux, il se sent revivre quand il est près de l'objet aimé. La mer le guérit de tous les maux, même des plaies d'argent.

Pendant l'hiver 1932-33, ses affaires allaient mal, il se rongea de soucis. Il fallait donc, pensa-t-il, faire une croisière lointaine. Mais une place à bord d'un paquebot était trop chère; il jugea plus économique de prendre, tout seul, le petit yacht avec lequel il avait l'habitude de « briquer » les eaux du Channel.

Un conférencier lui avait donné envie de connaître Terre-Neuve. C'est assurément une très belle île, bien que le temps y soit en général peu plaisant. N'importe, en route vers Terre-Neuve avec *Emanuel*, joli cotre

et pourvu d'instruments de navigation très modernes. Il quitta l'Angleterre en automne 1933, et arriva aux Bahamas (à Nassau) en février 1934, ayant été chercher l'alizé. La *Blue Water Medal* 1934 lui fut attribuée.

de 9 m. 15 de long, 2 m. 60 de large. Graham songe bien à emprunter le même chemin que Gerbault et successeurs, en allant chercher l'alizé aux Canaries; mais c'est déjà le mois de mai, il est trop tard, cette longue route ne pourrait pas mener *Emanuel* à Terre-Neuve pour la belle saison. Il n'y a donc qu'à s'y rendre directement. Cette voie est plus difficile ? Graham en a vu d'autres. Personne ne l'a jamais prise en solitaire ? Excellente occasion de combler cette lacune.

Il partit de Falmouth le 19 mai 1933; mais, fatigué de veiller les innombrables navires, il relâcha à Bantry, en Irlande du Sud.

Reparti le 26, il fit route dans le mauvais temps, comme prévu; marchant à merveille, le 17 juin il voyait son premier iceberg.

Le voisinage des icebergs n'est pas à recommander; pourtant le commander Graham met en cape (*Emanuel* tient admirablement cette position arrêtée sous voiles) et dort tranquillement auprès de ce compagnon d'un abord glacial. Puis, sans autre aventure, il trouve le cap Saint-Francis, et Saint-John de Terre-Neuve le 19 juin. Moins d'un mois pour traverser l'Atlantique Nord contre le vent !

Le commander Graham raconte ensuite, comme une chose toute simple, qu'il voulut aller voir la côte du Labrador. Les pêcheurs qui vont y chercher morues et autres poissons, mais y redoutent les courants glacés, les brumes, etc., étaient bien surpris d'y voir un petit yacht avec un seul homme grisonnant : on ne vient guère par là pour son plaisir.

En fait, ce ne furent pas la mer ni le ciel qui se fâchèrent, mais, semble-t-il, la terre; à Cartwright, Gra-

ham dut entrer à l'hôpital avec un empoisonnement du sang, qui le tint entre la vie et la mort pendant plusieurs mois.

Quand il fut à peu près rétabli, c'était octobre, c'est-à-dire, en ces latitudes, l'hiver. Un froid terrible, des tempêtes de neige, ou le blizzard qui vous « coupe en morceaux ». Deux remèdes, pour se remettre tout à fait : un climat plus doux ; et, bien entendu, la mer.

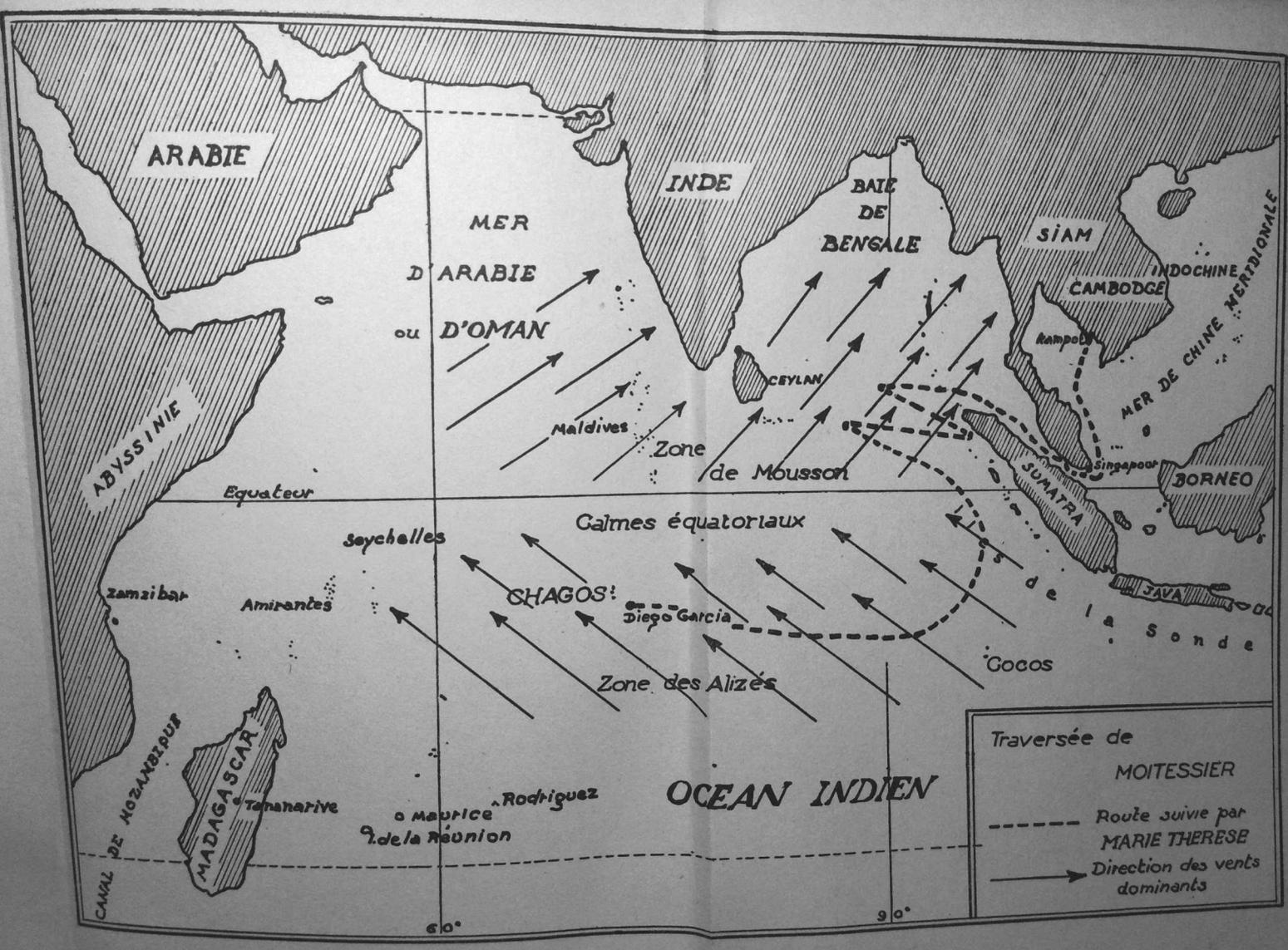
Aussi, en pleine mauvaise saison, subissant coup de vent glacé sur coup de vent de neige (excellent pour les convalescents), il descendit vers les Bermudes. Il avait retrouvé la mer, quelques jours de ce régime lui suffirent pour recouvrer parfaite santé.

Peut-être ne remercia-t-il pas assez chaleureusement sa bonne amie ? Car elle se fâcha tout à fait, mit à l'épreuve son amoureux. Celui-ci, qui connaît les femmes, les trouve laides quand elles sont en colère ; « n'en supportant pas la vue, dit-il, je restai en bas toute la journée ». Comme, excédé d'une scène de ménage, il serait allé au club lire son journal.

Excellente méthode ; « Elle » s'apaise, se recoiffe. Mais il lui reste des hoquets de sanglots, c'est-à-dire une grosse houle. Impossible de faire le point, donc de situer les Bermudes. Diable ! Il ne s'agirait pas d'être drossé vers le centre de l'Atlantique, à court de vivres. Heureusement, matée, la belle se fit tendre, et, malgré le piteux état du gréement, le mena (quel ingrat : il parle de hasard) gentiment tout droit à Ely's Harbour des Bermudes.

Pendant cinq mois de délicieux repos, *Emanuel* fut réparé, revu, bichonné.

Le 24 avril 1934, le commandeur appareilla, emmenant le major Kitchener. Les Açores (1.880 milles)



Traversée de
MOITESSIER
 - - - - - Route suivie par
MARIE THERESE
 → Direction des vents
 dominants

furent atteintes en dix-huit jours de beau temps, avec « juste deux petits coups de vent ».

Reparti le 18 mai, *Emanuel* arriva, sans incident notable, après dix-sept jours de mer, à Hughtown, et le lendemain la croisière se terminait à Plymouth.

C'est une belle, très belle histoire d'amour, entre la mer et un grand marin... qui avait seulement bien de la chance de pouvoir abandonner ses affaires quand elles allaient mal.

Il repartit en 1939 avec sa fille Marguerite, pour un voyage autour du monde, qu'il dut interrompre en Nouvelle-Zélande.

*
**

Cette traversée resta un fait unique : nous ne croyons pas qu'on ait jamais tenté depuis de passer seul si au Nord, et dans ce sens bien plus difficile que l'autre.

Comme nous avons dit, à partir de 1947, les paires d'Anglais sont nombreuses : F. Wightmann et Graham Young, qui allèrent du Cap à La Trinité avec leur *Sea Bird Wylo*; les frères Stanley et Colin Smith, puis Stanley et son ami canadien Charles Violet, qui firent la traversée dans les deux sens avec leur minuscule *Nova Espero*, sloup de 6 m. 10 non ponté, une norvégienne (embarcation) retournée sur le cockpit servant d'abri; on pense aux folies de Rebell, d'Andrews et Lawlor (il est vrai qu'ici le cockpit peut se condamner par un panneau, en cas de mauvais temps). On pense aussi à Ahto Walter et à ses frères.

Il y eut encore Humphrey Barton et O'Riordan, dans leur sloup de série, de 7 m. 70, *Vertue XXXV*.

Patrick Ellam et Colin Mudie, à bord de *Sopranino*, lui aussi minuscule : 5 m. 80, mais fort bien défendu. Hiscock et sa femme; Bill Howell et Colin Mudie¹; le commander Bill King, qui fit plusieurs traversées avec un équipier, et dont la femme, Anita Leslie, après être allée, seule avec son mari et son poupon, d'île en île dans les Antilles, écrivit le délicieux : *L'Amour dans une coquille de noix*²

Toutes ces traversées ont ceci de remarquable qu'elles sont accomplies *impeccablement* : bateaux parfaitement au point, navigateurs sérieux, soigneux et courageux. Aussi comportent-elles le minimum d'incidents.

Mais ce ne sont pas de véritables traversées solitaires.

En fait, de celles-ci nous ne trouvons qu'une. Aller et retour, et magnifique. Mais solitaire ? Le destin...

Voyez vous-mêmes !

**

Le jeune Anglais Edward C. Allcard avait déjà fait, en 1947, une tentative de traversée solitaire. Ayant subi des avaries, il revendit son cotre *Content*, et racheta, pour moins d'argent, un vieux (1911) mais excellent yawl à arrière norvégien, *Temptress*, de 10 m. 35, bau maximum 3 m. 10. Un petit moteur de sept chevaux, ce qui est très peu pour un bateau de cette importance, pouvait « donner la main » et fournir le courant électrique. Allcard ne s'en servit que tout à fait à l'arrivée.

1. Nous racontons ces traversées dans l'édition anglaise de notre premier tome.

2. La Palatine, Paris-Genève.

Ayant mis son bateau au point à Gibraltar, il en partit le 21 mai 1949 et, sans aucune escale, atteignit New-York le 9 août. C'était le même parcours qu'avait emprunté Alain Gerbault, avec un bateau un peu plus grand; Gerbault avait mis cent un jours, Allcard seulement quatre-vingts, pour une route un peu plus longue cependant (300 milles de plus).

Cette traversée sans incidents — sauf une poulie qui lui chut sur l'œil, ce qui faillit le jeter à la mer ! — cette traversée ne peut être racontée.

Pourquoi ? Parce qu'elle fut parfaite.

Au sujet du record d'Allcard, on a fait remarquer que, l'année précédente, l'Américain Joseph F. Petterson n'avait mis que cinquante-cinq jours, du Portugal (Estramadure) à Northest Harbor, Nouvelle Angleterre. Ces deux traversées, toutes deux remarquables, ne sont pas comparables. D'un côté, celle de Petterson était bien plus courte, car il fit route directe sans aller chercher l'alizé; mais de l'autre côté, elle était beaucoup plus difficile et lente, comportant beaucoup de louvoyages et de calmes.

Revenons à Allcard. Arrivé à New-York, il accomplit une prouesse bien plus extraordinaire que de traverser l'Atlantique : il resta un an aux Etats-Unis sans visa...

Ce ne fut qu'en août 1950 qu'il décida de repartir; en août, c'est-à-dire déjà en saison des cyclones. Il appareilla de la baie de Gravesend le 24 août, en route vers les Açores, qu'il atteignit malgré de terribles coups de vent, dont l'un le démâta de son tape-cul, et fit faire à *Temptress* un véritable « planing » sur les lames.

A Horta, il vit qu'il ne pourrait pas réparer tout à

fait son bateau sur place, qu'il fallait aller au continent, en passant d'abord par San Miguel des Açores.

L'archipel principal avait juste plongé dans la mer, qu'il découvrit à bord... une passagère clandestine, une jeune fille d'une admirable beauté, Otilia. A bord d'un yacht dont le nom signifie « tentatrice ! »

Fidèle à sa solitude avec sa marine *Temptress*, donc insensible au charme de la temptress de chair, Allcard piqua d'abord une affreuse colère; jusqu'au moment où il se sentit parfaitement ridicule.

En apprenant que Edward voulait faire escale à San Miguel, la jeune fille fondit en larmes : les Portugais ne plaisaient pas sur le chapitre des convenances; elle était perdue. Au lieu que, pensait-elle, en Angleterre, personne n'y ferait attention. Ah ? La pudique Angleterre ?

Allcard eut pitié d'elle (toujours rien de plus alors, dit-il; dommage) et fit route directement sur Gibraltar. Mais, à deux, on mange plus que seul — plus de deux fois, car on s'entraîne mutuellement — et, comme dans la chanson, *les vivres vin-vin-vinrent à manquer*; il fallut faire escale à Casablanca.

Otilia avait-elle trouvé Allcard vraiment trop froid, ou trop bien élevé ? (Si, à Horta, elle avait pris le nom de *Temptress* pour une invite, on conçoit sa déception.) Elle monta dans l'avion pour l'Angleterre. Allcard la laissa faire, et ce ne fut qu'en rentrant à son bord qu'il sentit « tout ce qui allait lui manquer ».

Ce garçon doit être quelque chose comme un héros. En écrivant ceci, nous avons sous les yeux la ravissante image d'Otilia à l'avant de *Temptress*.

Si les bateaux ont un cœur (ce que nous croyons), celui de *Temptress*, sa jalousie passée, dut être bien

lourd, et, par solidarité féminine avec l'autre tentatrice, bien humilié. Chercha-t-elle à se suicider, ou à venger la corporation, quand elle se laissa frôler par un steamer qui coupa sa route, obligeant le barreur à lofer en grand ? Elle fit trois tours sur elle-même, avant de retrouver ses esprits.

Quant à Allcard, il arriva en Angleterre... avec une jaunisse. Ah ! Le voilà bien sympathique.

En 1952, il est reparti à bord du sloup bermudien *Catania*, en compagnie de Norman Fowler. Le solitaire « désolitarisé » malgré lui en revient à la paire. A la paire virile de deux marins.

*
**

Et les tours du monde ?

Quoi, pas un seul, par un Anglais ?

Si l'on veut, si, le premier et le plus beau de tous, puisque Slocum, Canadien, était de descendance anglaise.

Mais aucun Anglais autochtone, alors qu'on trouve des Américains, des Français, un Italien (F. Geraci), un Argentin ?

Si, en voici tout de même un. Son tour ne sera qu'un demi-tour, d'après son projet : d'Angleterre en Nouvelle-Zélande; mais... à l'envers. Pas avec l'alizé, contre lui. Par la Mer Rouge et l'Indonésie.

Ce fut déjà fait, par l'Américain Miles. Mais celui-ci attendit le moment favorable et usa beaucoup de son puissant moteur; tandis que le colonel Hayter ne craignit pas de remonter à la voile la mousson, ce qui est à peine croyable.

Son bateau, *Sheila II* est un vieux, vieux yawl de 9 m. 80, construit en 1911. Cela n'effraya pas le colonel Hayter qui, en août 1950, partit avec de Lynington.

Il passa à Gibraltar, à Port-Saïd, traversa la Mer Rouge sans démêlés avec les pirates (c'est la première fois; voir Robinson, Zitt et Petersen encore, en cette même année 1951, dans l'autre sens); il franchit les calmes brûlants grâce à un petit moteur à essence de 8 CV, sans prendre feu comme Miles. Il arriva à Aden.

Mais c'était la saison où la mousson souffle puissamment (force 6 ou 7 au mieux, c'est-à-dire 50 km/h. souvent 60 à 70) du Nord-Est, juste debout pour la route du colonel. Attendre des mois? Allons donc! Le colonel quitta quand même Aden et se mit, obstinément, à louvoyer.

Qu'on se souviennne: « Deux fois la route, trois fois la durée, quatre fois la peine. » Et qui a vu — vent arrière, comme on la voit d'habitude — la mer de la mousson, enflée, rapide, puissante, grandiose, imaginera ce que ce peut être d'aller *contre elle*, et la volonté qu'il fallut pour ne pas dire: zut, et laisser porter.

« Le pont, dit le colonel, ne fut presque jamais sec; ma peau, constamment humide, fut le siège d'une éruption générale, et je dus vivre complètement nu pour éviter le frottement des vêtements. »

Le grément, pas neuf, eut moins de courage que l'homme; des drisses cédèrent; il fallut grimper au mât. En voici un cas; mais quel cas: y monter nu, dans le violent tangage d'un voilier faisant tête à une mer de mousson!

Dans ce travail, et dans les efforts pour ne pas être

jeté à la mer, la peau fut frottée, les boutons crevés, le pauvre colonel se trouva changé en écorché vif.

Il atteignit pourtant Bombay, puis Goa, Colombo. Sans histoires? Oh non, presque rien: une jambe cassée ici, une crise d'appendicite là.

Pas grave, il n'en parle même pas; ne doit-il pas se réjouir, puisqu'il eut la chance de pouvoir se faire soigner à terre, les deux fois?

Le 27 mars 1952, il repart de Colombo pour Pé-nang.

La mousson, ici, ne le tracasse pas, elle n'a pas encore repris. Mais...

Au cours de cette traversée, dit-il, mon réservoir à eau eut une fuite et je perdis dix-sept gallons d'eau douce; il ne m'en restait que quatre (vingt litres) dans un bidon de réserve. Je me rationnai, ce qui, par la chaleur de cette région, me fut très pénible. J'eus de longues périodes de calmes, entrecoupées de grains, où je pus récupérer un peu d'eau, bien que beaucoup ne crevassent pas au-dessus de moi.

Une nuit, je me réveillai brusquement car le bateau gitait à soixante degrés, dans un coup de vent; je sautai à la barre que je n'osai plus quitter, bien que la grand voile avec trois ris le chargeât trop (l'envoûtement!). C'était le premier signe de la reprise de la mousson. Je rencontrai en mer des cocotiers entiers flottant à la dérive et je pus faire une ample cueillette de noix de coco qui complétèrent heureusement mes provisions.

A l'aube du lendemain, je me trouvai environné d'îles; c'étaient les Nicobars, j'étais à 180 milles au nord de ma position supposée! Le 24 mai, j'arrivai à

Pénang. Là, n'ayant plus que onze livres pour toute fortune, je dus prendre un emploi, et j'espère avoir économisé assez à la fin de l'année pour remettre mon bateau en état et partir pour Singapour, Java, Bali, Timor, Sidney et la Nouvelle-Zélande !

On ne peut pas dire que ce colonel soit un navigateur très précis; mais c'est un homme d'un rare courage, d'une énergie indomptable, et un changeur : Moitessier ne commettait pas des erreurs *en latitude* de 180 milles... Le colonel ne fait-il pas le point ? Les Nicobars doivent avoir pour dieux locaux des génies bienveillants. Ou bien le vieux (et solide) bateau a fait profiter son maître de son expérience.

Hayter passa ensuite à Singapour. Nous ignorons s'il a atteint l'Australie, puis la Nouvelle-Zélande.

*

**

Hors ces quatre solitaires — et une cinquième, unique femme dans le monde à avoir franchi seule un océan, Ann Davison¹ — les Anglais, nous l'avons dit, naviguent par paires ou équipages plus nombreux. Ils le font comme une chose normale : plaisir connu pour eux de longue date (sans disputes, car ils ne parlent pas), moyen de transport commode ou peu coûteux. Ils se placent dans la position qui semble bien celle de l'avenir : naviguer tranquillement, maintenant que les « grandes premières » sont faites, que le sensationnel s'épuise.

1. Voir notre premier volume, 2^e édition; elle a atteint l'île Dominique (Antilles), le 27 janvier 1953, puis Miami, le 13 août 1953. Elle devait remonter à New-York, mais aurait décidé finalement de vendre son bateau.

En effet, Horn est franchi dans les deux sens; tous les sales coins ont été explorés en solitaire (on a vu Bardiaux, Graham, on verra Vito Dumas); les vents réguliers ont été pris portants et à rebrousse-poil, les autres affrontés en toutes saisons, par toutes sortes d'hommes de tous âges, tous pays, toutes origines.

A moins de faire naviguer seuls des enfants (ce qui serait un crime) ou de traverser l'Atlantique en baignoire à hélice ou en pédalo (un Polonais d'Angleterre veut franchir la Manche avec deux skis en forme de boîte à fusil, et deux bâtons pourvus de petites bouées couronnes), on ne voit plus quelle nouveauté on pourrait entreprendre. Et c'est tant mieux.

Car, en somme, la « conquête des mers » par les solitaires a cent ans. Ce siècle a suffi pour qu'elle soit achevée.

Le premier solitaire fut Crenston, un Américain, qui, en 1849, parti de New-Bedford, près de Boston, alla à bord de son cotre *Tocca*, tout seul, jusqu'à San Francisco, par le détroit de Magellan ou le cap Horn; tour de l'Amérique, ce qui fait 13.000 milles, en deux cent vingt-six jours de mer.

Il y eut la première traversée de l'Atlantique à deux. Là, on discute : pour notre part, nous ne croyons pas à celle de *Red White And Blue* en 1866; le temps de trente-cinq jours prétendu, pour aller de Sandy Hook (New-York) à Deal (Kent), soit 3.300 milles, avec une baleinière en fer de 7 m. 90 grée... en trois mâts carré (!) semble impossible; et des matelots d'un paquebot rapide de l'époque ne racontèrent-ils pas avoir chargé quelque chose de ce genre au large des Etats-Unis, pour le remettre à la mer au large de l'Angleterre ? Hum ! Passons.

La première traversée à deux, certaine (dans l'autre sens, d'ailleurs, bien plus difficile) est celle de Buckley (Américain) et Primoraz (Autrichien) en 1870. Le premier solitaire, Johnson (Américain), d'Ouest en Est, en 1876. Aussitôt après, ils deviennent légion, fous ou sages, Andrews-Laylor ou Blackburn. Le premier par le Sud vers l'Ouest, 1923, Gerbault (Français). Le premier par le Nord vers l'Ouest, 1934, Graham (Anglais).

Il y eut la première traversée solitaire du Pacifique : avec l'alizé, en 1882-83, Gilboy (Américain) que nous verrons. Contre l'alizé, Rebell (Letton), 1931-1933.

Le premier tour du monde : Slocum (Canadien), 1895-1898, par Magellan. Puis, quand le canal de Panama fut ouvert, toute la file de ses successeurs, Pidgeon (Américain) en tête.

Le Horn doublé à deux : en 1910, par Blythe (Anglais) et Arapakis (Australien), dans le sens du vent (Ouest en Est). En solitaire : en 1934 par Al Hansen (Norvégien), au large, en 1953 par Bardiaux (Français), en pleins cailloux, vers l'Ouest; en 1943, vers l'Est, par Vito Dumas (Argentin).

La « route impossible » du Sud de tous les océans, en 1942-43, Vito Dumas (ci-après).

Le premier passage par Suez — dangereux non du fait de la mer, mais des hommes : vers l'Est, Zitt (Allemand, ci-après) 1927; vers l'Ouest, à deux, Robinson (Américain) 1931; seul, Petersen (Américain) 1952.

L'Atlantique à l'aviron, Harbo et Samuelson (Norvégiens d'Amérique), 1896.

Au moteur : à deux, Newmann et son fils (Améri-

cains) 1902 (histoire ci-après). Seul (et unique) Marin-Marie (Français) 1936.

L'Atlantique tropical en kayak : 1928, le capitaine Romer (Allemand), dont nous dirons plus loin l'effrayante traversée.

L'Atlantique sans eau ni vivres : 1952, Bombard (Français).

Femme seule : Ann Davison (Anglaise), 1952-53.

Après tout cela, les temps héroïques des navigateurs solitaires sont passés.

Il ne reste plus... qu'à se promener sur la mer, si on a la chance de le pouvoir. Aisément ou presque, si l'on veut rester dans les zones (et les saisons) de beau temps, en prenant les deux canaux percés par l'homme; durement, si l'on veut aller plus au Sud ou plus au Nord. Pour y trouver le bonheur, et aussi la lutte, le sale moment à passer, d'où il faut sortir vainqueur, pour vivre, et pour, ensuite, être fier en soi-même.

Rien qu'en soi-même.

Et c'est bien assez.

Il reste aussi un grand honneur : maintenir des voiles sur toutes les mers du monde, en une « plaisance » élargie aux dimensions de l'univers. Dans la défaillance de toutes les autres marines, cette plaisance remplit ainsi son rôle glorieux, qui est de garder vivante une des trouvailles les plus étonnantes de l'homme : se jetant entre deux redoutables compères, la mer et le vent, se servir de l'un pour dominer l'autre.

Il faut d'ailleurs admirer : c'était alors que l'utilité de la voile disparaissait que, gratuitement, pour le

plaisir, pour l'honneur, ou pour la liberté, les « ultras-plaisanciers » en poussèrent la civilisation, l'art, à un degré inégalé — exactement comme les « vins de limites », obtenus juste au point où le raisin va cesser de mûrir, sont les meilleurs. C'est quand le « normal » cesse qu'apparaît sa fine fleur.

Là est la noblesse de l'homme et des choses.

DEUXIÈME PARTIE

LES MALGRÉ TOUT

BERNARD GILBOY
LE PACIFIQUE SANS ESCALE

On a lu, dans notre premier tome, l'histoire stupéfiante du Letton Rebell qui, avec un dériveur non ponté de 6 mètres, *Elain*, alla, en 1932, d'Australie à Los Angelès, usant d'instruments et de méthodes de navigation pour le moins originaux. Le prodige de l'affaire tient à ces méthodes, à l'exiguïté et à la vulnérabilité du « bâtiment », mais surtout au fait que Rebell allait *contre* l'alizé, qui souffle perpétuellement, en ces régions, du secteur est. Lutte interminable, si moins cruelle que celle de Hayter contre la mousson. Rebell alla ainsi d'île en île, y laissant le souvenir d'un ogre dévorant. Comme les loups, il mangeait de frairie, profitant des escales pour se refaire.

La traversée que nous allons conter, accomplie par Bernard Gilboy cinquante ans plus tôt, était certes plus aisée, car cet Américain allait avec l'alizé, c'est-à-dire vent portant, la plupart du temps. Mais... Mais il n'aurait pas pu faire l'ogre ou le loup car il avait décidé d'accomplir cette traversée *sans escale* : 7.000 milles (13.000 km.) sans arrêt, dans un petit bateau de 6 mètres ! A part la traversée du Cap à

Aukland accomplie — bien plus tard — par Vito Dumas (7.500 milles), c'est la plus grande traite jamais entreprise par un solitaire; et *Legh II* de Vito Dumas mesurait 9 m. 55, ce qui donne un tonnage-volume triple ou quadruple, et une tout autre sécurité.

Pacific, le bateau que se fit construire en 1882 à San Francisco Bernard Gilboy mesurait 6 mètres de bout en bout, exactement comme plus tard *Elain*; il était encore plus étroit, 2 mètres contre 2 m. 15. La comparaison s'arrête là, car *Pacific* était autrement sérieux qu'*Elain*, absurde dériveur (à quille relevable) ouvert à tous les paquets de mer, fait pour la petite régate d'estuaire ou de baie.

Pacific était entièrement ponté, et l'espace libre sous ce pont (0 m. 83, semble-t-il, de plus grande hauteur sous barrot) était divisé en deux par une cloison verticale, ce qui donnait deux « chambres » isolées, étanches l'une par rapport à l'autre en fermant deux « tapes », et ayant chacune son écoulille à capot : une cale de 4 mètres à l'avant, une cabine (si l'on peut dire, car elle n'avait d'autre éclairage ni aération que son capot) de 2 mètres, à l'arrière. Il était gréé en goélette (grand mât à peu près au milieu du bateau, mât de misaine plus petit à l'avant), et chacun des mâts descendait de son étambrai (passage à travers le pont) jusqu'à la carlingue (quille intérieure) par un puits étanche, de façon que, si le mât venait à se rompre à l'étambrai, ou à partir à la mer, le trou restant dans le pont ne pût permettre à l'eau d'embarquer. Voilà qui était fort sage, et révèle un marin expérimenté (nous ne savons pas son âge, mais il pesait quatre-vingts kilos, ce qui n'est pas d'un gamin), ou fort bien conseillé.

En 1882, il n'y avait eu de traversée solitaire que celle de Johnson, en 1876, dans un doris pas vraiment ponté, comportant simplement une cale imparfaitement étanche. C'est évidemment de lui que Gilboy avait entendu parler, de l'autre côté du continent américain. Puisqu'un gars avait traversé l'Atlantique sans escale, lui traverserait le Pacifique ! Peut-être aussi avait-il ouï-dire les folies que commençaient les frères Andrews, à deux, mais dans d'ahurissants canots de 4 m. 50 ou même 3 m. 60, depuis 1878.

Mais lui, Gilboy, voulait un bateau sérieux. Petit, tout petit, puisque telle était la mode (absurde), mais défendu, et aussi bien emménagé que possible.

Dans la petite chambre arrière il installa, de chaque côté de sa couchette, un équipet (planchette à rebord) où pouvait s'arrimer parfaitement, d'un bord le sextant, les cartes, les livres, etc., de l'autre les vivres pour la semaine, tirés chaque vendredi de la cale avant.

Dans celle-ci, sans perdre une heure, car le bateau lui avait été livré le 3 août et il voulait partir le 15, fête de la Vierge, il arrima des vivres pour quatre mois.

Quatre mois ? Pour franchir les 7.000 milles (deux fois et demie l'Atlantique) que le Pacifique compte de largeur de San Francisco à l'Australie, par la route normale (qui va d'abord chercher l'alizé de l'hémisphère sud), c'était plutôt optimiste; certes, l'alizé permet de tracer un beau sillage, mais, en faisant la part de la zone de calme du « pot au noir », sous l'Equateur, 58 milles par jour restaient une belle moyenne. On verra la suite.

Pour ces cent vingt jours (cent vingt jours pour tra-

verser le Pacifique !), Gilboy avait amassé dans la « soute » avant :

560 litres d'eau en 14 barils (4 l. 1/2 par jour, pour 120 jours; ou bien 2 l. 1/4 par jour, ce qui est suffisant, pour 8 mois),

165 livres de pain en boîtes soudées (ce devait donc être plutôt du biscuit),

24 boîtes de 2 livres 1/2 de rosbif (du « singe »),

24 poulets rôtis en boîtes d'une livre,

24 saumons grillés en boîtes d'une livre,

24 pieds de porc désossés en boîtes d'une livre (pas très substantiel !),

24 boîtes de pêches,

24 boîtes de lait,

25 livres de sucre scié,

144 boîtes d'allumettes dans 6 pots,

6 litres d'alcool en dame-jeanne,

40 litres d'huile de noix en 4 bidons,

20 litres de pétrole (pour le réchaud et le fanal),

3 livres de café; 2 livres de thé,

2 livres de saindoux,

1 barre de savon blanc (moussant à l'eau de mer ?).

Ce Bernard Gilboy semble un gourmet pourvu de moyens financiers, car sa nourriture est d'état-major, et non de matelot. Peut-être avait-il été officier ? C'est assez plausible.

Une autre chose surprend : ces conserves en boîte. En boîte, en 1882 ? Certes, Appert était mort depuis quarante ans. La commercialisation de son idée était pourtant peu répandue encore, et les prix de ces vivres étaient certainement très élevés. Nous ne trouvons rien d'analogue, mais le vieil « endaubage », chez les autres solitaires, jusque bien plus tard. Gilboy était-il

d'une famille de « confiseurs », comme on disait alors, c'est-à-dire de conserveurs ?

A cela, il ajoutait un « petit matériel » fort judicieusement choisi :

3 livres de pointes; des clous à pompe,

Une pompe en bois,

Un tuyau de caoutchouc pour siphonner les fûts,

Marteau, hachette,

Poêle à pétrole, petite lampe à alcool; deux fanaux,

1 livre de bougie,

Comme instruments de navigation : deux compas, un baromètre, un sextant, un loch à hélice (chose toute nouvelle), une montre, une pendule (?), lire réveil, sans doute, ou un gros chronomètre), des livres de navigation, la carte routière du Pacifique sud,

Un fusil, un revolver, des munitions,

Neuf couteaux,

Une ancre à jet, une ancre flottante, 40 brasses de filin de 6 cm. 3 (de tour évidemment, soit, pour compter comme aujourd'hui, du « 20 », ce qui est une bonne aussière pour un si petit bateau, mais bien gros pour ses manœuvres); du merlin et du bitord (petit filin), une paire d'avirons de 4 mètres (qui devaient être empoisonnants sur le pont); un pavillon américain,

Et... un parasol ! (Ceci dédié à J.-Y. Le Toumelin, qui perd ses chapeaux à la mer).

Ajoutons : une foëne, trident (ou plutôt à 5 ou 6 dents) pour harponner le poisson. Mais pas de lignes, et c'est une grosse faute.

Ce Gilboy sait pourtant prévoir, c'est un marin. Il prévoit... même le ridicule. Si jamais il est obligé de faire demi-tour rapide, il ne tient pas du tout à ce

qu'on rie de lui. Aussi déclara-t-il aux curieux qu'il voulait faire une petite croisière au dehors des « Têtes » de la grande baie fourchue de Frisco.

Le 15 août, *Pacific* n'était pas prêt. Il ne le fut que le 17 au soir; Gilboy décida de partir le lendemain 18, au matin.

Cette fois, l'imposant chargement ayant été remarqué, il y avait foule sur le warf tandis qu'il mettait la dernière main à l'appareillage.

Quelqu'un cria :

— Mais où allez-vous donc ?

— En Australie.

— En Australie ? Avec ça ? Tout seul ?

— Eh oui.

— Et vous partez bientôt ?

— Tout de suite.

— Ne faites pas ça ! C'est vendredi ! On ne prend pas la mer le vendredi, tout marin sait cela...

— Vendredi ou pas, je suis prêt, je pars.

A une heure de l'après-midi, il envoya sa grand voile, puis sa misaine, et, enfin, ayant poussé du warf, son foc. Profitant de la pause du déjeuner, d'innombrables employés, ouvriers, badauds de tous genres, le regardaient. Quand il borda ses écoutes, une énorme acclamation s'éleva.

Gilboy répondit simplement : « *Good bye !* » et prit la passe. Il note sur son livre de bord : « Appareillé 13 h., petite brise de terre; beaucoup de braves gens sur les quais; en route ! »

En fait, il se contenta d'aller « dehors », et là, pour finir de tout signoler, trouvant en outre un peu de brume, il relâcha pour une nuit dans la baie de Lime Point; il y cuisina son premier repas sur son

réchaud à pétrole, et dormit tranquillement, bien abrité de la brise d'amont.

Ce fut donc le 19 août 1882 qu'il prit le véritable départ.

*

**

Le début de la traversée fut heureux.

Avant de trouver l'alizé du Nord-Est, qui souffle dans la zone tropicale de l'hémisphère nord, Gilboy eut à traverser une zone de vents variables. Celle-ci se montra clémente; après quatre jours et demi, Gilboy, faisant son point, vit qu'il avait parcouru 540 milles, soit 120 milles par jour, 5 nœuds de moyenne. Magnifique. (Un courant y aidait.) Au bout de douze jours, cette moyenne anormale était tombée à 70 milles par jour, ce qui restait excellent.

Pourtant, Gilboy interrompait sa route pour dormir; son petit bateau — bien avant *Marin-Marie* et ses trinquettes jumelles, et n'ayant pas les qualités uniques du *Spray* de Slocum — ne pouvait naviguer au vent portant avec la barre amarrée. Gilboy barraît toute la nuit; à l'aube, il se mettait en cape, mais pas du tout de la façon habituelle (voir par exemple *Voss*, premier volume); il amenait foc et misaine, bordait plat la grand voile, amarrait la barre droite, filait son ancre flottante (un simple panneau de toile ressemblant à une voile carrée sur sa vergue), et amarrait la bosse de celle-ci par le travers du bateau. Celui-ci, ainsi mouillé « en belle » (par l'embelle, comme on disait autrefois, le point de moindre franc-bord, pratiquement le milieu), restait de travers à la lame, à ce que dit Gilboy; il semble plutôt que, sous l'action de la grand voile, *Pacific* se présentait « de trois

quarts », c'est-à-dire, en langage maritime, à cinq ou six quarts du vent. Cette allure, qu'il conserva sous l'alizé, est extrêmement curieuse; il aurait été intéressant de savoir si Voss, l'apôtre de la cape sous ancre flottante appelant de l'avant, presque à sec de toile, avait connaissance, en 1901, de cette expérience voisine (Voss partant de Vancouver). Une chose est certaine : ce dispositif fonctionna parfaitement.

Gilboy pénétra dans l'alizé du Nord-Est aux tout premiers jours de septembre. La belle vie, vent arrière ! Gilboy dispose les deux voiles auriques de *Pacific* en ciseaux, c'est-à-dire la grand voile d'une amure (d'un côté), la misaine de l'autre, allure pour laquelle le grément de goélette est tout indiqué. Il faut barrer, car le bateau ne tient pas sa route ainsi tout seul; mais Gilboy obtient, même en s'arrêtant pour dormir, des sillages journaliers de 70 milles.

Fameux !

Fameux ? Pas tellement. Car le « pot au noir », qu'il va falloir traverser, va sérieusement faire tomber la moyenne.

Pour le moment, Gilboy est tout à son plaisir. Jusqu'au 8 septembre, il n'a aperçu ni un poisson, ni un oiseau; voici enfin quelques mouettes.

Le 12, grandes émotions : d'abord, Gilboy est tiré brutalement de sa somnolence par un choc violent. Un récif ? Pas possible dans ce coin-là ! Alors, quoi ?

Une tortue ! Et celle-ci est si peu effrayée qu'elle ne s'écarte même pas; Gilboy la frappe de deux coups de foëne, la manque. Tant pis; il remet ses voiles en ciseaux, et fait bonne route.

Brraoum, de nouveau ! Encore une tortue ? Non, un gros madrier entre deux eaux, sur lequel *Pacific*

passé entièrement, talonnant et sursautant; heureusement qu'il l'a abordé bien en travers ! Par le bout, c'eût été la fin de l'aventure; on ne peut donc pas être tranquille, même dans l'alizé ?

Le voyage continue, normal : navires aperçus de loin, baleines un peu trop familières et quelque peu inquiétantes, bandes de marsouins. Enfin, le 20 septembre, premiers poissons; Gilboy harponne une bonite (petit thon). C'est alors qu'il s'aperçoit qu'il a oublié... le sel ! Les conserves n'en avaient pas besoin, le poisson, lui, est fade. A grand-peine, en exposant de l'eau de mer au soleil tropical, Gilboy parvient à en fabriquer un peu... qu'il sauve de justesse d'un coup de mer malin.

Le poisson est maintenant abondant, « donne la main » aux vivres, et sans doute préserve du scorbut : encornets, bonites que Gilboy trouve de chair trop sèche et dont il se dégoûte, excets, et autres poissons volants plus petits.

Voici la zone des cyclones; ils sont encore tout bébés, pas trop griffus; mais comme ils viennent droit debout, du Sud-Ouest, Gilboy trouve tout à fait inutile de louvoyer contre eux, et se met en cape. Le plus ennuyeux est que ces coups de vent indiquent la fin de l'alizé. Il va falloir franchir la zone des calmes équatoriaux, le « pot au noir », où règnent les désespérantes brises variables, nulles pendant des heures, prenant d'ici, de là, retombant, et soudain se changeant en violent coup de vent et de pluie. Puis c'est de nouveau la rôtissoire immobile, ou plutôt la cocotte à l'étouffée.

Gilboy ronge son frein. De temps en temps, il trouve une distraction. Un jour, pendant un de ces grains,

il avait mis en cape; *Pacific*, presque immobile, attira l'attention d'un grand chélonien. Tandis que la tortue baguenaudait le long du bord, le marin, qui n'avait pu rien faire contre la première avec la foëne, guetta le moment favorable pour la saisir par les nageoires d'un même côté et la renverser vivement à bord. Le désir d'avoir cette proie avait décuplé ses forces. En un instant, le reptile fut embarqué, décapité; et Gilboy approcha son cou d'un dalot pour que le sang aille tout droit à la mer.

Moins d'une demi-heure après, attiré par le sang, un monstrueux requin-marteau se montra à l'arrière. Gilboy n'en menait pas large. Le voyant s'approcher tout près du bord, il se mit à lui tirer des coups de revolver chaque fois que son dos émergeait. Cela n'intimidait nullement le monstre. Alors, sachant qu'il ne pourrait jamais tuer un pareil animal avec son jouet, Gilboy se prépara à lui donner des coups de foëne. Mais arrivé à un mètre du bord le squal se arrêta. Trois ou quatre petits poissons, ses « pilotes », s'élançèrent de dessous son ventre, vinrent reconnaître la carène de *Pacific* et retournèrent rendre compte. Alors, le requin obliqua vers l'arrière, passa presque à toucher le gouvernail, à son aise, sans paraître le moins du monde pressé. Cependant, ayant pris son courage à deux mains en même temps que sa foëne, le maître après Dieu de *Pacific* chercha à le piquer à plusieurs reprises. Sa peau était tellement dure, ou le dédain du monstre si complet, que, de toute évidence, c'était perdre son temps que de continuer à vouloir l'inquiéter.

Le vent et la mer s'étant modérés, tout en surveillant son redoutable compagnon Gilboy se mit en

devoir de rentrer son ancre flottante pour continuer de faire route. Après avoir dépassé le bateau, le requin décrivit un cercle parfait, s'immobilisa un moment à l'endroit où il s'était arrêté pour la première fois, puis piqua de nouveau vers l'arrière de *Pacific*, dont il frôla le gouvernail de telle façon, en passant, qu'il faillit le démolir. Ensuite, pendant quelque temps, le requin se montra dans le sillage, mais, comme il semblait répugner à forcer sa vitesse, l'aileron révélateur finit par disparaître, à la grande satisfaction de Gilboy.

Soulagé, il revint à la tortue, maintenant exsangue, délivra la quantité de viande suffisante pour faire une bonne soupe, et jeta le reste par-dessus bord, puisqu'il n'avait, sans sel, aucun moyen de conserver le produit de sa pêche.

Et ce fut de nouveau le calme désespérant, entrecoupé de grains. Cela dura vingt-neuf jours. L'humidité était telle que Gilboy devait conserver un fanal allumé auprès de sa « pendule », qui rouillait ! S'il n'avait pas pris la précaution d'emporter son biscuit dans des boîtes soudées, celui-ci eût été moisi irrémédiablement.

Il lui a donc fallu vingt-neuf jours pour venir de 9° 2', Nord à 5° 5' Nord, ne gagnant même pas quatre degrés en latitude (240 milles); pire, le courant, qui porte à l'Est, l'a renvoyé de 8° (480 milles, 890 km.) vers l'Amérique. Mais, enfin, cela y est, le 20 octobre le vent vire à l'Est, et le 22 il est établi à l'Est-Sud-Est, bonne brise. C'est l'alizé d'hémisphère sud, l'alizé qui doit, sans défaillance, conduire, bon large, *Pacific* jusqu'à l'Australie.

Il faut rattraper le temps perdu, ce mois entier qui n'a apporté aucune route utile, plutôt une légère ré-

gression (voir la carte). En réalité, d'ailleurs, Gilboy a eu plutôt de la chance : il a trouvé l'alizé du Sud-Est à 5° au Nord de l'Equateur; il arrive plus communément qu'on ne le rencontre que plus bas.

De toute façon, il faut maintenant « droper ». Gilboy ne s'accorde plus que trois ou quatre heures de sommeil en cape (sans doute somnole-t-il en outre, barre amarrée, jetant un coup d'œil de temps à autre, comme il le fera plus tard).

Il est un peu inquiet : voilà deux mois écoulés, soit la moitié du temps prévu, et il n'est pas tout à fait à un tiers de la route. Même en comptant pour rien un mois de calmes qui ne se reproduiront plus, il faut, à la moyenne obtenue avant ces calmes, plus de deux mois, probablement trois, pour atteindre l'Australie. Aïe ! Il est temps de surveiller les vivres. Gilboy se restreint à deux repas par jour, ce qui doit être pénible à ce gourmet gros mangeur. Heureusement, de petits poissons volants gisent sur le pont chaque matin et améliorent l'ordinaire. Le 27 octobre, par 4° Sud, Gilboy fait son inventaire. Il lui reste 75 livres de biscuit sur 165, 360 litres d'eau sur 540. Pour l'eau, cela peut aller; pour le biscuit, et les autres denrées, qui ont également diminué de plus de moitié, la « cote d'alerte » devrait apparaître à Gilboy.

Est-il sous l'effet euphorique de sa belle navigation dans l'alizé ? Toujours est-il que se passe quelque chose qu'on a peine à comprendre : le 17 novembre, Gilboy rencontre enfin un navire, le trois mâts goélette *Tropicvance*; on lui offre des vivres... il les refuse ! C'est tout juste s'il accepte quelques fruits.

Sans doute cet homme, qui montrera par la suite une volonté allant aux limites de l'entêtement, s'est-il

juré d'aller jusqu'au bout par ses propres moyens, et veut-il se tenir à lui-même le serment. Le tenir... ou presque, puisqu'il reçoit des fruits, bananes, oranges, citrons, qui lui seront fort précieux contre le scorbut. Alors, s'il y a un « presque », on ne comprend pas bien. Enfin, c'est l'affaire de Gilboy, non la nôtre.

Le grand voilier confirme au navigateur son point, qui est exact : comme le savait Gilboy, il est passé à 100 milles à peine dans le Nord-Ouest des Marquises, et il sera le lendemain un peu dans le Nord des îles de la Société.

Il n'aurait pas à faire un crochet sensible pour passer à Matahiva, à Bora-Bora, ou même à Tahiti. Mais non, il a dit qu'il irait sans escale, il ira. D'ailleurs, ce n'est pas le moment de s'arrêter : il fait des journées de 90, 100, 106 milles au loch, ce qui donne encore plus en réalité, car le courant y ajoute 15 à 20 milles par jour. De la route, de la route ! Il semble même que Gilboy mette sa coquetterie à ne reconnaître aucune terre, à passer soigneusement hors de vue au Nord des dernières Tuamotou et des plus nord des îles de la Société, et au Sud de l'île Flint.

Ses seuls ennuis lui viennent des requins. Ceux-ci prennent l'odieuse habitude de s'approcher dès qu'il est en train de dormir, un peu avant le jour. Arrondissant l'arrière, ils se tournent sur le côté, et souvent se frottent le ventre au bateau, si fort que la rude caresse réveille le navigateur en sursaut. Le but de leur mouvement est d'avaler les petits poissons qui viennent se réfugier sous les flancs de *Pacific*. Ils poursuivent leurs proies du coucher au lever du soleil. De jour, ils se tiennent au large, mais sans perdre le bateau de vue. C'est avec des signes d'effroi que les

poissons abrités sous la carène les voient revenir; alors, ils se serrent les uns contre les autres, montent à fleur d'eau, à toucher la paroi du bateau, ce qui leur permet d'échapper à la voracité de l'ennemi. Gilboy a beau faire, malgré ses coups de foëne et ses balles de revolver, il ne peut se débarrasser de ce danger, tout au plus ralentit-il la hardiesse des squales, quand ils l'aperçoivent menaçant. Les monstres semblent se rendre compte de tout, et ils recommencent leurs assauts dès qu'ils le savent depuis quelque temps au repos!

La vie de Gilboy étant devenue intolérable, il dressa à la barre un mannequin (fait de quoi?) vêtu d'une vieille chemise, et cette ruse réussit quelquefois à éloigner les visiteurs indésirables.

Et puis, n'importe. L'essentiel est de faire route; et Gilboy « dégraboule » dans l'alizé « comme un torpilleur » dirions-nous aujourd'hui.

De même qu'il a méprisé Tahiti, il méprise l'archipel de Cook; mais, le 8 décembre, il lui faut bien apercevoir la terre, il n'y a vraiment pas moyen de passer à travers l'archipel des Tonga sans les voir. Terre! C'est Eoa, puis Cattoo. *Pacific* passe entre les deux, à ranger la première. Les îles donnent un peu de mer calme, ce qui n'est pas désagréable; c'est tout le bénéfice que Gilboy en tirera. De la route, de la route! Après cent dix jours de mer, le solitaire n'est même pas tenté par l'escale! Sent-on la force de volonté, et aussi de foi, que cela exprime?

Le 13 décembre, *Pacific* coupe le 180° degré de longitude, l'antiméridien de Greenwich. Il faut soustraire un jour du calendrier. Et le gars de se réjouir: il n'est plus qu'à 1.430 milles de l'Australie (cap

Sandy); s'il garde la même allure, il n'en a plus pour un mois, plutôt trois semaines, deux peut-être. Les vivres sont un peu bas, mais cela ira. Justement, en ce jour, l'alizé est très frais, sous un ciel couvert.

Ces réflexions joyeuses donnent-elles à Gilboy une distraction? Voilà qu'une lame arrive, écumante, se dresse au-dessus de l'arrière de *Pacific*; Gilboy donne, croit donner le coup de barre habituel, qui lui présentera l'arrière bien droit, et la parera ainsi, ravalant son écume, inoffensive.

Brrououfl! La lame se transforme en un énorme bouillonnement d'écume, qui submerge tout, fait virer le bateau comme un toton, jette Gilboy à la mer.

Le voici sous une couche d'eau verte, transparente. Il fait surface. Là, sous le vent, *Pacific*, la quille en l'air!

La quille en l'air, en plein océan. Noire et rougeâtre, toute couverte de cravants et d'algues, cette quille, et les fonds du bateau, émergent des lames, s'y enfoncent lourdement, réapparaissent.

La chose est arrivée à Johnson, Gilboy le sait. Mais *Centennial* était un doris léger, démâté à ce moment-là (car son mâst, mobile, avait été couché pendant le mauvais temps); *Pacific* est bien autrement lourd.

Gilboy aussi est lourd: il avait justement, par ce temps quelque peu mouillant d'embruns, capelé son ciré, par-dessus une grosse flanelle qui s'est gonflée d'eau. La montre... La montre est dans sa poche.

Gilboy nage vigoureusement (il sait crawler), s'accroche d'une main au bateau, de l'autre se met à se déshabiller. Pas facile, les boutons du ciré résistent. Bon. Ne pas s'affoler.

Gilboy parvient à quitter ce ciré, tous ses vêtements,

à ne pas les lâcher, à les rouler, en mettant la montre à l'intérieur. Que faire de ce paquet ? Il faudrait un « bout » pour l'amarrer. Gilboy songe à l'orin de l'ancre flottante; il se prépare à plonger pour chercher celle-ci, habituellement ramassée sur l'avant. Mais, justement, la voilà qui apparaît, un peu plus loin, sur le dos d'une lame; son orin est amarré sur le pont. Gilboy nage, l'attrape, y fixe son paquet. Méthodiquement.

Bon. Il faut maintenant redresser le bateau.

Malheureusement, la mer n'est pas... assez grosse. Mais oui. Si les lames étaient puissantes, l'une d'entre elles, un peu aidée, pourrait retourner l'embarcation prise en travers (cela arrivera à Voss, avec un bateau bien plus grand). Mais la mer n'est qu'une mer d'alizé, bien formée, avec des crêtes déferlantes beaucoup trop rares et trop mesurées pour qu'on puisse en attendre secours. Il faut agir soi-même. Que le pauvre petit homme nu (pas de requins en vue, heureusement; Gilboy n'y pense même pas), avec ses bras, ses jambes, quelque soixante-quinze kilos, et des muscles affaiblis par l'inaction, la demi-disette et le séjour dans l'eau, s'en tire tout seul.

Il prend l'orin de l'ancre flottante, l'amarre en abord, au milieu du bord qui se trouve au vent, puis le fait passer par-dessus la quille, et va de l'autre côté. Là, les pieds sur le bord sous le vent, faisant une sorte de rappel de corde, il donne une secousse de tout son poids, de tout son effort, chaque fois qu'une lame un peu haute se présente.

Rien ne bouge. A peine si la coque oscille un peu : la mâtère, la voilure font quille.

Johnson dit avoir mis vingt minutes pour obtenir

un résultat. Gilboy, lui, dut lutter *une heure*, et les chiffres qu'il donne ne sont jamais exagérés. Une heure ! Sa terrible volonté, son obstination, son entêtement ne sont pas de trop. Enfin, enfin, la coque tourne un peu, sous un effort mieux appliqué, dans une lame plus haute. Vite, vite ! En rappel, Gilboy remonte des pieds le long du bordé; la quille atteint quarante-cinq degrés; ne pas lâcher, ne pas lâcher; il y grimpe, pèse dessus de tout son corps, s'arc-boute en arrière en halant sur le filin. Victoire ! Lentement, majestueusement, la coque tourne, les mâts apparaissent, se redressent à demi.

Pas tout à fait : ils sont trop lourds pour la flottabilité de cette coque à demi remplie; car, hélas, le capot de la chambre arrière était ouvert, et les « tapes », les deux clapets qui auraient rendu étanche la grand-chambre, n'étaient pas mises. Vite, vite, ce n'est pas le moment de se reposer : à plat ventre, Gilboy embarque à demi, fouille dans la chambre pleine d'eau, y trouve un des neuf couteaux; il se remet à la mer, va aux rides (amarrages) des haubans sous le vent, les coupe; puis fait le tour, embarque de nouveau en rampant, coupe ceux au vent du grand mât, et, d'un seul geste, vif et sûr, parvient à arracher ce grand mât de sa caisse d'emplanture, à le jeter à la mer sans dégâts. Au mât de misaine, ensuite; c'est plus facile. Il est par-dessus bord ! Ouf ! La coque est maintenant presque droite, ne risque plus de chavirer de nouveau.

Gilboy se remet à l'eau, fait avec ses mâts, ses espars, une « drôme », une sorte de faisceau, aussi bien amarré que possible, qu'il pousse au large, en la gardant reliée au bateau par un filin. Cette drôme, flot-

tant entre deux eaux, ne donnant pas prise au vent, joue le rôle d'ancre flottante, permet au bateau qui, lui, donne un peu prise au vent, amarré « en belle », de se tenir bien de travers, et à peu près droit.

Bien. Continuons, pense-t-il. Encore un peu de méthode !

Rampant de nouveau, ou du moins évitant de se dresser tout debout, Gilboy, réembarqué, se met à pomper. La pompe de bois n'a qu'un débit ridicule. Il cherche quelque chose pour écoper. Voici une caisse qui contient jadis vingt-cinq livres de sucre.

Cet homme affaibli, épuisé... Epuisé ? Allons donc ! Tranquillement, puissamment, sans faux mouvement, il jette, pendant des heures, douze kilos d'eau, douze kilos d'eau, douze kilos d'eau...

La nuit est venue. Gilboy écope toujours. Car la mer, si elle n'est pas mauvaise vraiment, est pourtant assez creuse pour embarquer par moment par-dessus le pont, dans l'écouille qu'il faut bien laisser ouverte pour écoper, et remplit le bateau, semble-t-il à Gilboy, plus vite qu'il ne se vide. Se décourager ? Pas le moment. Si l'eau monte, *Pacific* va couler. La pompe humaine continue, s'acharne, accélère. Vers minuit, elle gagne, sûrement elle gagne. Elle a gagné ! Le « franc bord », la hauteur au-dessus de l'eau, est maintenant suffisant pour narguer les lames.

Gilboy se repose un instant.

Il tâte autour de lui.

Désastre : l'habitacle du compas est vide. Celui-ci est parti à la mer. Les compas de rechange également.

D'après le point qu'il venait de faire, Gilboy n'est plus qu'à 1.430 milles de l'Australie. Plus que... Comment naviguer jusque-là sans compas ? Sans direction

précise les jours de ciel couvert, ce ne sera plus 1.430 milles, mais, au petit bonheur, l'arrière à l'alizé, peut-être beaucoup plus... Et Gilboy est presque sans vivres, puisque hélas des morceaux de biscuit flottaient dans cette eau qu'il a jetée.

Bon. Bon, se dit encore cet homme de fer. On avisera.

On avisera. Pour le moment...

Pour le moment, l'aube du 14 décembre 1882 trouve les cales de *Pacific* parfaitement à sec, Gilboy ayant continué d'écoper toute la nuit.

Voici, presque aussitôt, le jour, le soleil. Mettons tout à sécher. Tout ? Hum, pas grand-chose. Ah, les vêtements, avec la montre ? Abîmée ? On la réparera.

Gilboy hale l'orin de l'ancre flottante. Hélas ! le paquet s'en est largué. Plus de montre. Plus de longitude, dans cette route du Pacifique qui ne se fait qu'en longitude (Gilboy se trouve dans le même cas que Moitessier, mais dans un fouillis d'îles, qu'il ne peut parer en bloc ni par le Nord ni par le Sud).

On verra plus tard cela aussi.

Les voiles, à sécher. A ramener à bord, en premier lieu, avec les mâts.

Là encore, désastre : le grand mât, la grand voile, sont partis en dérive. Il ne reste que le petit mât de misaine, sa voile insuffisante.

On verra, on verra. L'ancre flottante ? Oui, celle-là est restée. Les vivres ?

Avant d'en faire l'inventaire, pendant que le soleil sèche les objets sur le pont, les couvre d'une couche de sel, il faut d'abord réarrimer les barils d'eau douce qui vont dangereusement au roulis, menaçant de crever le bordé, ce qui serait la fin.

Voilà qui est fait. Quoi, maintenant ? Manger ? Pas le temps. Juste un peu de biscuit. Et puis quoi, à faire ?

Remâter le mât de misaine, sur l'avant. Le bien caler dans son étambrai. Refaire les rides (amarrages-tendeurs) de ses haubans. Remettre bien claires les drisses, parer la voile.

Faire route ?

Eh ! Plus de gouvernail !

Gilboy, fatigué, se sent au bord des larmes, s'assoit découragé.

Allons, allons, ce n'est rien.

Un aviron. Hum, il est bien faible, il cassera ; il faut le renforcer, le « jumeler » avec un espar (pièce de bois) de 3 m. 50, prévu pour servir de tangon.

Gilboy y travaille, pose le gouvernail de fortune, le fixe avec une estrope ; le résultat est bon, ce gouvernail agit bien, il peut même s'amarrer en position fixe, aussi bien que feu la barre ; et plus efficacement, car la voilure n'est plus que sur l'avant.

Le soleil baisse. Gilboy veut faire route. Il veut voir quelle vitesse donnera ce bout de torchon ridicule.

Mais il est écrasé de sommeil. Bon, « demain il fera jour » !

Il tente de mettre en cape (ou plutôt en travers, à son habitude) sous l'ancre flottante ; impossible, la grand voile était nécessaire pour obtenir cet équilibre. Le bateau va de ci, de là.

Gilboy essaie la cape sèche (sans voilure), par l'avant, par l'arrière. Cela ne va pas, *Pacific* embarde, risque d'être chaviré de nouveau.

Allons, il faut encore attendre pour dormir. Il faut

travailler toujours. Il faut gréer une grand voile de fortune.

Avec quoi ? Pour mât, le second aviron ; il est trop court pour être efficace dans l'ancienne emplanture du grand mât ; Gilboy le mâte presque à l'arrière, par le panneau de sa chambre.

Quelle toile ? Une bonnette (sorte de foc, ou de voile supplémentaire) qui ne lui a presque jamais servi pourra faire un tape-cul qui se révélera fort précieux, car, sous la misaine et ce tape-cul, *Pacific* prend une « panne » très convenable.

Gilboy dort.

Le 15 décembre au matin, il fait beau ; tout est sec. Gilboy rentre son ancre flottante, et « fait servir », c'est-à-dire reprend route. La voilure de fortune n'est pas mal équilibrée.

Mais elle est trop petite. *Pacific* se traîne. Elles sont loin, les belles traites journalières de 100 milles...

A plus tard !

Manger. Le poêle fonctionne, voici enfin un repas chaud. Gilboy se détend un peu. Il va réfléchir tranquillement. Des poissons jouent autour du bateau. Tiens, un espadon.

Qu'est-ce qu'il lui prend ? Voilà cette bête qui vire, se jette sur le bateau, y plante son épée ; la plante si violemment que le bateau est ébranlé. Il est ébranlé de nouveau par les secousses que l'animal fait pour se dégager. Gilboy en rit.

Il n'en rit pas longtemps. Il entend un bruit bizarre, qui s'amplifie. Qu'est-ce donc ? Les boîtes de conserve de la cale s'entrechoquent. Elles flottent ! Gilboy se précipite au grand panneau, voit que l'eau atteint

déjà trente centimètres d'épaisseur. L'épée de l'espadon a bel et bien transpercé le bordé.

La chambre arrière ? Non, elle est sèche, car cette fois les tapes étaient en place.

Gilboy pompe, pompe. Il gagne. Enfin, il distingue le jet qui jaillit du trou. Il attrape de l'étoupe, des mèches de lampe, un bout de chiffon, y bourre le tout. La voie d'eau est à peu près aveuglée, ne laissant qu'un suintement qui allongera seulement la corvée de pompage, faite de l'arrière, tout en barrant, après chaque somme.

Le 21 décembre, autre espadon. Celui-là s'empêtre dans la ligne du loch qui, à la traîne, donne le chemin parcouru. Heureusement, bien qu'abîmée, elle n'est pas rompue, le loch est sauvé.

Grâce à ce loch, Gilboy navigue correctement le long (tout théorique : il ne se voit pas !) du Tropique. Tiens, au fait, ce 21 décembre, c'est justement le solstice d'été en cet hémisphère, Gilboy aura le soleil exactement au zénith à midi. Exact. Il remonte à 2° au nord de ce parallèle. Et voici... voici, le 24, un point, une position parfaitement précise, un point par relèvement : à 7 milles dans le Nord, l'île de Fern (ou Fearn).

**

Ah ! Voilà enfin qui est net.

Gilboy est à 1.230 milles de l'Australie.

Il navigue lentement, sous voilure de fortune.

Il n'a plus de compas.

Ses vivres ? Il lui reste : plus trace de biscuit, fini la veille; douze livres de « singe »; deux litres d'alcool de bouche; soixante litres d'eau. Au total, certai-

nement pas assez pour parcourir 1.230 milles sous demi-voilure.

Mais voici la terre.

Sans doute Fern était-elle à l'époque inhabitée. Mais de toute façon, il n'y a qu'à faire du Noroît tout de suite : ainsi Gilboy sera-t-il sûr (et obligé) de gagner, soit les îles Loyalty, soit la Nouvelle-Calédonie, très grande terre, ceci même si le vent joue quelque vilain tour.

Gilboy pense : je rencontrerai peut-être quelque navire se rendant en Nouvelle-Calédonie, ou en venant. Il me ravitaillera, me donnera même de quoi faire un grand mâ et une voile, et je serai quelques jours après en Australie.

« Oui. Mais si je ne rencontre pas de navire ? Eh bien, alors, tant pis pour ma gageure, je ferai escale à Nouméa. »

C'était la sagesse; Gilboy prit donc route à l'Ouest-Noroît, presque vent arrière encore, mais sur l'autre panne. La sagesse ? Non. Si Gilboy avait *vraiment voulu* faire escale, il aurait fait du Noroît. En fait, il triche avec lui-même. Sa vieille idée le tient toujours : même moribond, tenir sa détermination, réaliser son programme, joindre d'une traite l'Amérique à l'Australie, avec un « navire » de 6 mètres.

Le festin de Noël fut un peu maigre : quelques morceaux de singe arrosés d'alcool et d'eau. A 16 heures, l'île de Mathew, volcanique, inhabitée et désolée, apparut droit devant¹.

1. Nous empruntons le récit des pages suivantes au commandant Bourges, qui l'écrivit, en 1928, dans la *Revue Maritime*, d'une façon magistrale. Nous sommes heureux de rendre ainsi hommage à sa mémoire.

La partie sud forme un îlot séparé, mais rattaché à la terre principale par un récif d'environ 4 milles de long. Gilboy ne s'en rendit compte qu'alors qu'il était déjà très engagé sous la terre, ayant décidé de passer entre les deux îles. Il se vit obligé de prendre le plus près pour doubler l'île par le Nord, énorme détour qui lui coûta une centaine de milles, car les récifs se prolongeaient à 8 ou 10 milles sous la mer et il était trop dangereux de continuer à naviguer de nuit.

Le 27, lorsqu'il se réveilla, Gilboy vit que son bateau était mouillé par l'arrière sur son loch. La fragile hélice, coincée dans le corail, jouait le rôle d'ancre ! L'ancre flottante, elle, avait passé sous le vent, ou plutôt sous le courant et tirait sur le tout. *Pacific* se trouvait à 8 milles de la côte. Malgré tous ses efforts pour dégager le loch du récif, Gilboy ne put réussir à le déraper, la ligne finit par casser, désastre nouveau. Voilà maintenant Gilboy sans compas, sans montre, sans loch, sans aucun moyen de contrôler le chemin parcouru ! Il ne peut plus connaître que sa latitude, avec le sextant.

Le 28 décembre, à la tombée de la nuit, après avoir navigué à belle allure toute la journée vers l'Ouest, Gilboy n'avait pas encore perdu la terre de vue. Comme il n'en était qu'à 5 milles, au lieu de mettre en panne pour se reposer, il continua sa route, dans l'espoir de se libérer d'inquiétudes qu'il ne pouvait plus supporter.

Vers 8 heures, par temps couvert, tout à coup, il entendit un grondement. Récifs ? Il ne distinguait rien dans l'obscurité. Alors, il pensa que ce bruit était celui de la houle se brisant sur le rivage.

Après avoir pris la panne, il se mit à veiller plus soigneusement. N'apercevant toujours rien, il remit *Pacific* en marche ; mais au bout de quelques minutes, droit devant, les brisants ! Ils étaient apparus si brusquement qu'il en croyait à peine ses yeux. Il les ferma et les rouvrit pour contrôler s'il ne s'était pas trompé. Mais le temps pressait, le péril était imminent. La première idée de Gilboy fut de virer de bord vent devant, et d'essayer de contourner les brisants ; mais, se jugeant décidément trop près, il prit l'héroïque décision de risquer de passer, coûte que coûte, ayant la houle et le vent d'arrière, par dessus le récif ou entre les roches. Et il gouverna droit devant lui. En franchissant la barre, *Pacific* faillit chavirer, le pont fut balayé par une volute qui enleva l'ancre flottante. Heureusement, très peu d'eau pénétra dans la cale et la lame suivante déposa le bateau au delà des récifs, en eau calme, par huit pieds de fond. Avec un sentiment d'intense satisfaction, Gilboy ramena à bord l'ancre flottante, après avoir mouillé, trouvant qu'il avait assez risqué cette nuit-là.

Un moment avant d'entendre le bruit des récifs, Gilboy avait vu s'abattre sur le pont un très gros poisson volant dont il s'empara de la main droite, ravi de cette proie dont il avait tellement besoin. Mais, en passant l'exocet dans sa main gauche pour ouvrir l'habitable et l'y serrer, une brusque convulsion de l'animal lui fit lâcher prise et, avant qu'il ait pu le ressaisir, la mer avait repris son bien, tandis que la voix menaçante du récif couvrait un juron de dépit.

Le 29, vers 2 heures du matin, Gilboy, réveillé en sursaut par le talonnement de son bateau sur le fond, sauta hors de sa couchette et constata que, la mer

ayant baissé, *Pacific* était sur le point d'échouer. Après avoir levé l'ancre, il poussa du fond avec un espar (avantage des bateaux petits !) jusqu'en eau plus profonde, où il trouva du sable. Comme la lune brillait vivement, il put se rendre compte de ce qu'il faisait. Une fois en lieu sûr, il mouilla de nouveau et put ensuite dormir jusqu'au jour.

Le soleil levant le trouva appareillé par temps clair, agréable, et vent favorable. Pendant 2 milles, il navigua au-dessus d'un pâtre de corail qui s'étendait à 8 ou 10 milles au large de la côte. A cette distance seulement, il vogua en eau profonde et continua toute la journée de longer l'île Mathew sans aucun incident. Quand la nuit se fit, il crut prudent de mettre en panne.

Le lendemain seulement, n'ayant franchi, pendant toute la semaine, que 170 milles vers le Noroît, dans l'après-midi Gilboy aperçut l'extrémité ouest de l'île aride le long de laquelle il n'avait pas vu le moindre cocotier, la plus petite aiguade. Rien que de la lave partout. Il découvrit qu'au delà de la pointe extrême, un récif la prolongeait à perte de vue. Arrivé par le travers des derniers brisants, il vit le corail disparaître graduellement sous l'eau par des fonds de dix à douze pieds. Comme la veille, Gilboy préféra mettre en panne plutôt que de s'exposer à des surprises, d'autant plus qu'il avait besoin de repos.

Il était 8 heures du matin, le dimanche 31 décembre, lorsque Gilboy reprit sa course désormais claire de récifs et de hauts-fonds. Vers 10 heures, par brise modérée, un de ces petits oiseaux noirs qui se montrent au large à courte distance de la terre, se mit à voler autour du bateau en essayant de se poser sur

le mât ou sur le pic; mais les mouvements trop brusques du bateau l'en empêchèrent. Gilboy l'avait perdu de vue, lorsque soudain il le sentit se poser sur sa tête. Il se tint coi un moment, réfléchissant au régal que ce serait pour lui s'il pouvait l'attraper; car le peu de provisions qui restait ne lui permettait plus de manger à sa faim. En dépit de toute la vivacité de son geste, l'oiseau s'envola. C'était le premier depuis son départ à avoir osé se poser à bord. Mais il en revint d'autres, et Gilboy note dans son journal :

Il me sembla étrange que, parce que mes provisions finissaient, quatre oiseaux dussent se poser sur ma tête, ce qu'ils n'avaient jamais fait. Je m'emparai de trois que je mangeai. Le quatrième, abattu d'un coup de revolver, disparut dans la mer. Ces heureuses captures me relevèrent le moral, et m'empêchèrent de perdre tout espoir d'être secouru d'une façon ou d'une autre, encore que, souvent, il me semblât que la mort fût proche...

Le 3 janvier 1883, en fait de vivres, Gilboy ne possédait plus que quatre livres de bœuf, un quart d'alcool et dix gallons d'eau douce. Ce jour-là l'alizé commença à souffler plus frais en tournant vers le Nord et la mer devint si grosse que le marin dut prendre la cape sur son ancre flottante.

Si cela dure, pense-t-il, ce sera la catastrophe : car, dépalé dans le Sud, dans l'incapacité ensuite de remonter contre l'alizé quand celui-ci reviendra à sa place dans le secteur Est, Gilboy ne pourra plus gagner la Nouvelle-Calédonie.

Cela dura. Cela dura quatre jours; le 6, à midi,

Gilboy se trouvait par 23° 18' Sud — c'est-à-dire sur le Tropique de nouveau, bien au Sud de la grande île.

Quant à sa longitude... Il était réduit aux conjectures. D'après son estime, il se trouvait, ayant été poussé de 227 milles au Suroît pendant la semaine, vers 168° Est, donc encore « avant » Nouméa. Théoriquement, il n'était pas trop tard pour atteindre ce port.

Mais le coup de vent de Nord fut remplacé par des calmes, et *Pacific* continua de dériver, au courant, tout doucement, vers le Sud-Ouest, puis vers l'Ouest, puis vers le Noroît, faisant gentiment le tour de la terre promise.

Pendant ce temps, Gilboy avait faim. Il ne pouvait plus se nourrir que d'oiseaux.

Le dimanche 7, passant sa tête par l'écouille, il en aperçut un qui, posé sur l'arrière, le regardait, sans s'effrayer.

Je me tins immobile, dit-il, et guettaï un instant de distraction de sa part pour m'en emparer. Au bout d'un moment, il détourna la tête pour becqueter ses plumes et c'est alors que je le saisis vivement. Il était de la même espèce que ceux dont j'ai déjà parlé, gros à peu près comme un petit pigeon. Je le dépouillai, pensant qu'il aurait meilleur goût; d'ailleurs, c'était pour moi le seul moyen d'enlever toutes ses plumes. Mais il ne resta pas grand-chose de l'oiseau, quand il fut cuit. Je m'en fis une soupe et ce fut un régal. Il me reste aujourd'hui deux livres de bœuf, un peu d'alcool et environ sept gallons d'eau. Comme la brise semble ne pas vouloir se modérer, je reste à la cape.

Le 10, après avoir voltigé quelque temps autour de *Pacific*, un oiseau de mer se pose encore sur la tête de Gilboy, qui s'en empare; le 11, même aubaine; celui-là, il le conserve pour son déjeuner du lendemain. Le 13, il mange ses derniers soixante grammes de viande. Depuis le 7, il avait vécu sur les deux livres de bœuf, les trois oiseaux et quelques poissons-volants de deux ou trois pouces avec de l'eau additionnée d'une petite quantité d'alcool.

Comme Gilboy sentait ses forces diminuer, chaque soir, par mesure de sûreté, il mettait un peu plus tôt en panne.

N'ayant pas toujours le temps de rentrer son aviron de queue, il le tenait amarré au bord avec un court bout de ligne; il ne risquait pas ainsi de le perdre quand un incident quelconque l'obligeait à l'abandonner vivement. Le 15, il trouva prudent de remplacer cette saisine mi-usée par une plus forte. Tranquillisé sur ce point, il laissa l'aviron à la mer lorsqu'il mit en panne au coucher du soleil. Après avoir jeté l'ancre flottante, et réglé les voiles, en revenant à l'arrière il constata que l'aviron, ayant glissé hors de la saisine faite d'un cordage trop roide, était parti en dérive, disparu. Gilboy se demanda s'il allait continuer à perdre ainsi tout ce qui lui restait, et comment, désormais, il gouvernerait.

Au lever du soleil, le lendemain, notre héros se mit en quête d'objets avec quoi il pourrait faire un gouvernail. Les portes des caissons arrières et les planchettes de la caisse d'étambrai firent l'affaire. A 2 heures, le gouvernail était achevé et suspendu en place avec la ligne de la foène. Mais la mer devenait trop grosse pour faire route et *Pacific* conserva la

panne jusqu'au lendemain. L'état de la mer s'améliora vers 10 heures du matin seulement. Gilboy fit alors servir.

A part que le gouvernail improvisé n'avait pas tout à fait assez de pied dans l'eau, il fonctionnait si bien que le navigateur se trouva heureux d'avoir perdu son aviron de queue, beaucoup plus fatigant à manier.

Le 18 janvier, vers 9 heures, il reprit sa course après avoir agrandi le safran de son gouvernail. A 10 heures, il aperçut le récif Middle Ballona situé par 21° 29 S. et 159° E. Il en passa sous le vent. Une demi-heure après l'avoir vu, un oiseau se mit à voltiger, comme les autres, autour du bateau, puis se posa sur sa tête. Il essaya de l'attraper, le manqua une première fois. L'imprudent étant revenu à sa portée, il le saisit par l'une de ses ailes au moment où il approchait de sa tête. Comme Gilboy avait très faim, il renonça à le dépouiller, le pluma rapidement et le fit flamber à la bougie afin d'enlever les derniers duvets.

Pour renforcer la valeur alimentaire de la soupe qu'il en fit, il y ajouta quelque peu d'alcool, et en garda la moitié pour le jour suivant. En longeant le récif, il doubla plusieurs pâtés de sable plus ou moins émergés; mais son espoir d'en voir au moins un garni de cocotiers fut déçu.

Par calme ou faible brise, des petits poissons circulaient autour de *Pacific*. Ce fut alors que Gilboy regretta amèrement d'avoir oublié d'emporter hameçons et lignes de pêche. Il confectionna deux crocs avec les branches recourbées de son compas à pointe sèche, mais cet engin se révéla impuissant contre des poissons agiles. Le 21, véritablement affamé, Gilboy

rechercha le long de la carène émergée les plus grosses bernacles (anatifes, pousse-pied), qu'il dut se contenter de mâcher sans en avaler la substance. Le 22, il eut la chance de trouver deux poissons-volants de deux pouces, le matin, sur le pont; le 23, un seul.

Ce jour-là, vers 6 h. 30, un oiseau se posa à plusieurs reprises sur le bateau sans que Gilboy parvienne à s'en emparer. Comme il venait, à la fin, se reposer à l'extrémité du boute-hors, Gilboy le toucha d'un coup de revolver. Après cinq mètres de vol, l'oiseau s'abattit et resta immobile sur les flots. La brise était légère et trop « pointue » pour permettre de venir dessus; très vite, le bateau fut emporté par la dérive hors de vue de la pauvre proie, pourtant bien précieuse.

Heureusement, le 24, le marin trouva à son lever deux poissons-volants et quatre le 25. Tard, ce jour-là, vers 3 heures de l'après-midi, un oiseau vint se poser sur la tête du gouvernail. Gilboy put s'en emparer. Le pétrole du réchaud étant à son tour épuisé, Gilboy réussit à faire rôtir suffisamment son maigre gibier à la flamme d'un petit bûcher d'allumettes avariées lors de son chavirement, qu'il avait dressé sur la tôle du poêle à pétrole. Mais, par prudence, il n'en dévora qu'une moitié, gardant l'autre pour le jour suivant.

Du vendredi 26 au dimanche 28, *Pacific* resta en panne ou encalminé. Le dimanche matin, Gilboy se réjouit en apercevant sur le pont un poisson-volant de cinq pouces, le plus gros qu'il eût attrapé au cours de la traversée. Pour économiser le peu d'alcool qui lui restait, il en déjeuna avec un peu d'eau douce seulement. Vers le soir, une brise légère se mit à souffler sous un ciel clair. Fatigué de la panne, Gilboy

orienta ses voiles et les mit en ciseaux pour que le bateau puisse se passer d'être gouverné. Il navigua ainsi toute la nuit, n'ouvrant l'œil que par moment, pour se rendre compte si tout allait bien. (Il aurait donc pu agir ainsi depuis longtemps.)

A son lever, le lundi 29 janvier 1882, aucun poisson-volant sur le pont. Il souffrait terriblement de la faim et se sentait faible. Il ne lui restait que quatre cuillerées à café d'alcool. Les deux qu'il absorba le remontèrent un peu. Alors, il contrôla sa dernière caisse à eau; il ne demeurait dedans que dix centimètres de hauteur de liquide. Ça allait être la fin, si le secours n'arrivait pas.

Dans l'après-midi, après avoir écrit son journal, il prit le plus près et laissa le bateau naviguer à sa guise. De plus en plus faible, il s'assit, tête basse, sur le bord au vent; et pour la première fois, il commença à penser qu'il n'éviterait pas de mourir d'inanition. Le moindre geste lui donnait conscience de son épuisement.

Il songeait ainsi dans l'abattement depuis peut-être une heure, quand, ayant levé les yeux, il vit quelque chose de stupéfiant : une voile.

Une voile. Une voile. Il ne réalisait pas encore.

Une voile !

Non, ce ne pouvait être qu'une hallucination.

Il frottait ses yeux, regardait, se retournait, regardait encore. Mais si, c'était bien une voile, à 8 milles à peu près, dans le Suroît.

Gilboy, ressuscité, sauta à ses écoutes, fit route à couper la route du navire.

Le parasol — le fameux parasol — traînait sur le pont. Gilboy l'ouvrit, l'agita. Mais il était si épuisé

que le manche lui échappa des mains et que le parasol tomba à la mer. Gilboy fixa son pavillon au bout d'une gaffe et continua à faire des signaux de détresse que personne ne semblait remarquer. Il fallait essayer autre chose. Son revolver contenait encore six cartouches; il passa péniblement à l'avant et tira, naturellement sans aucun résultat. Amenant alors la corne de la misaine il y fixa le pavillon, la tête en bas, le plus près possible de l'extrémité du pic, avant de le rehisser. La « voile » passait droit devant *Pacific* à ce moment, et le solitaire, terrifié, s'attendait à la voir s'éloigner sans l'apercevoir, lorsque, tout à coup, il vit qu'elle virait de bord. Il était environ 2 heures.

Le voilier sauveur essaya de remonter dans le vent et Gilboy gouverna dessus. Mais la carène de son bateau était si alourdie par la végétation des algues et des bernacles que les deux navires ne furent bord à bord qu'à 5 heures du soir. *Pacific* se présentait sous le vent. On lui lança un bout de filin qui tomba en travers de l'avant. La faiblesse du navigateur solitaire était telle qu'il put à peine ramper jusque-là pour s'en emparer et l'amarrer. Sitôt que cela fut fait, l'équipage du sauveteur hala doucement le petit bateau, et, quand il fut accosté, plusieurs hommes sautèrent sur son pont pour éviter les avaries que la houle aurait pu lui causer.

Le capitaine invita Gilboy à monter à son bord le plus vite possible. On lui envoya l'échelle du pilote par laquelle, telle était sa faiblesse, il eut beaucoup de mal à se hisser. Arrivé sur le pont, ses forces le trahirent. Il dut s'accoter au rouf pour ne pas tomber, et deux marins vinrent le soutenir pour l'aider à gagner l'arrière.

Grand fut l'étonnement de l'équipage de la goélette *Alfred Vittery* en apprenant que *Pacific* venait de San Francisco. Comme les sauveteurs étaient partis depuis quinze jours des îles Salomon pour Maryborough (Queensland), après une campagne de recrutement (c'est-à-dire de raffle d'indigènes), il n'y avait plus de pain à bord. Le rescapé demanda du biscuit et du miel. Mais le capitaine l'ayant prévenu que le cuisinier s'occupait de lui faire une soupe qui serait vite prête, il eut le courage de l'attendre en buvant une tasse de thé. L'envie le prit d'y mélanger le peu d'alcool restant de sa provision. On le lui apporta, et aussitôt après avoir absorbé ce grog Gilboy se sentit réconforté. Le mieux s'affirma après le bol de soupe.

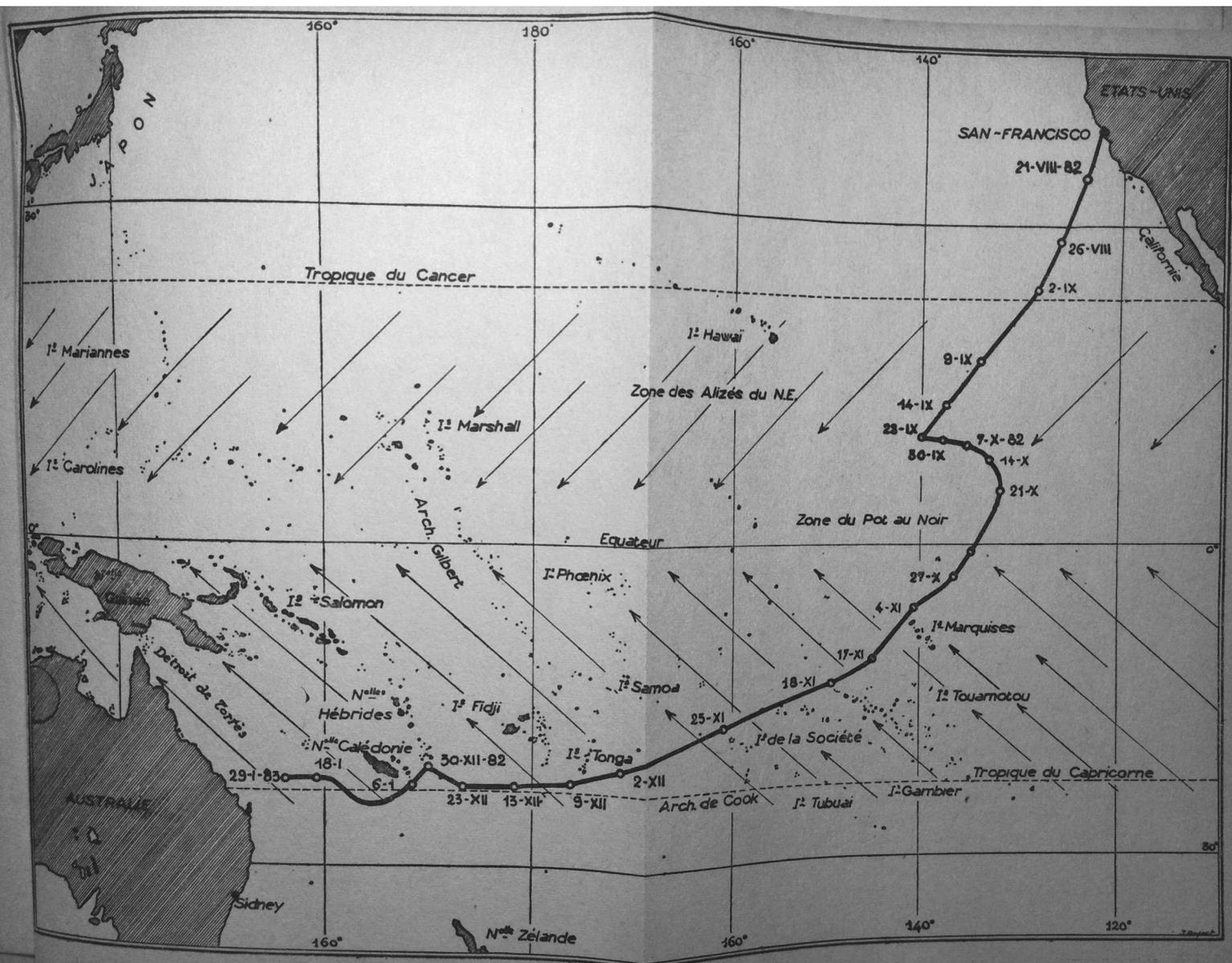
Le lendemain matin, après un bain chaud d'eau salée, on lui servit à déjeuner, et le danger qu'il y a à prendre une nourriture normale après tant de jours de privations parut écarté.

Les quatre-vingt-dix-sept Canaques passagers à bord du *Vittery* avaient marqué la plus grande surprise en voyant un Blanc seul dans un si petit bateau, loin de toute terre. Chaque fois que Bernard Gilboy venait sur le pont, les sauvages l'entouraient en parlant de lui avec un intense intérêt. D'autre part, le capitaine Boor et les membres de son équipage ne savaient que faire pour lui témoigner leur fraternité et leur admiration.

On l'avait ramassé par 22° 08 Sud, 154° 46 Est, soit à 420 milles de Sandy Cape, après un parcours d'environ 6.500 milles, cent soixante-quatre jours après son départ de Californie. Il était temps !

En somme, il avait pratiquement réussi. Il était tout près de la très australienne île Bird. Et qu'était-ce que

ROUTE DE GILBOY
A TRAVERS LE PACIFIQUE
SANS ESCALE



480 milles ? Une semaine de navigation normale, après les vingt-trois semaines qu'il venait de passer sans mettre pied à terre, accomplissant une traversée que personne n'eut jamais plus l'idée stupéfiante de tenter. Il semble d'ailleurs qu'aucun autre solitaire (ni paire) ne soit resté aussi longtemps en mer : la plus longue traite volontaire de Vito Dumas sera de cent quatre jours, son dramatique périple dans l'Atlantique, de cent vingt et un jours; la traversée d'Alain Gerbault de cent un, soit... deux mois de moins. La dérive du naufragé Poon Lim dura cent trente jours, soit trente-quatre de moins.

A Maryborough, Gilboy se remettait mal. Pendant trois semaines, il s'affaiblit et maigrit encore plus. De 80 kg. 300 qu'il pesait au départ, 67 kg. 700 lors de son sauvetage, il descendit jusqu'à 60 kg. 700, et l'on craignit pour lui. Il décida alors de se rafraîchir (c'était le torride été austral) en allant prendre des bains de mer sur la plage de Pialba; et quand il rentra à Maryborough il commença enfin à prendre du poids et des forces.

Ses nerfs étaient très tendus; chose curieuse, il ne pouvait s'empêcher de parler; bien que chaque mot le fit affreusement souffrir des poumons et de la tête, il racontait sans arrêt les péripéties de son expédition; et cette obsession retardait son rétablissement.

Les derniers troubles ne cessèrent qu'à fin mars. Le 9 avril, Gilboy s'embarqua à bord du *Leichardt*, en emportant *Pacific* comme bagages, afin d'aller l'exhiber en Nouvelles Galles du Sud.

Là, il obtint un très grand succès. Mais il choquait ses admirateurs qui lui parlaient de la Providence, en

leur répondant que jamais il n'avait désespéré au point d'appeler Dieu à son secours.

Ceci fut pris pour une impiété. Il existe peut-être une autre interprétation, d'une essence fort élevée, que nous indiquerons à propos du naufrage de *Sandefford*. Il est en effet remarquable que, dans cette autre dramatique circonstance, un autre homme solidement trempé et croyant ait eu la même réaction, si contraire au cliché coutumier.

Que devint Gilboy ? On ne sait. Mais il nous semble qu'un homme doué d'une si prodigieuse force de volonté méritait — grâce à son journal de bord retrouvé et traduit par le commandant Bourges — d'être désormais classé parmi les plus grands navigateurs solitaires, et sa mémoire vénérée.

DWIGHT LONG OU LA CANDEUR AIMÉE DES DIEUX

Voulez-vous, pour nous reposer un peu, pour laisser le drame, l'héroïsme — sinon le courage, qui peut prendre visage souriant — que nous sautions cinquante-deux ans ?

Ce bond d'un demi siècle nous laissera dans les mêmes parages, avec presque un même point de départ : Seattle est sur la même côte pacifique des Etats-Unis que San Francisco, et le même Grand Océan fut traversé par Dwight Long à peu près dans les mêmes eaux que par Gilboy. Mais, en ces cinquante-deux ans, la conception de la navigation hauturière de plaisance aura quelque peu changé, ainsi que celle du bateau lui-même. L'esprit américain, peut-être pas tellement...

**

Dwight Long ne fut pas à proprement parler navigateur solitaire : son tour du monde fut accompli en majeure partie à trois, ou à quatre ; mais il ne s'agissait pas d'équipiers, seulement de passagers ; et puis cette histoire est charmante, pleine de la fraîcheur de la jeunesse.

Quand Dwight quitta Seattle (confins ouest des Etats-Unis et du Canada; qu'on se souvienne de Voss), en 1934, il avait vingt-deux ans à peine. Il fut donc et de beaucoup, le benjamin des circumnavigateurs.

En navigation, il s'y connaissait encore moins, beaucoup moins que Tams¹; le résultat fut d'ailleurs du même genre, à cette différence près qu'avec encore plus de chance, cela ne finit pas mal.

Dès l'âge de sept ans, Dwight avait pourtant l'amour des bateaux : ayant gagné quelque argent en distribuant des tracts dans les boîtes aux lettres, il s'était acheté un canot à avirons. Puis il avait revendu son embarcation, en avait racheté une autre; de troc en troc, il parvint, en 1933 seulement, à acquérir son premier bateau à voile. C'était un voilier à moteur auxiliaire de 9 m. 90 sur 3 m. 35 et 1 m. 68 de tirant d'eau. Important et lourd, il avait été construit en 1921 pour les glaces de l'Alaska, d'où ses fonds très plats (pour être soulevé et non broyé par la glace) et sa robustesse; sa coque faisait penser au *Spray* de Slocum. Fort bien emménagé (voir plan), gréé en ketch aurique, il était nommé *Idle Hour*.

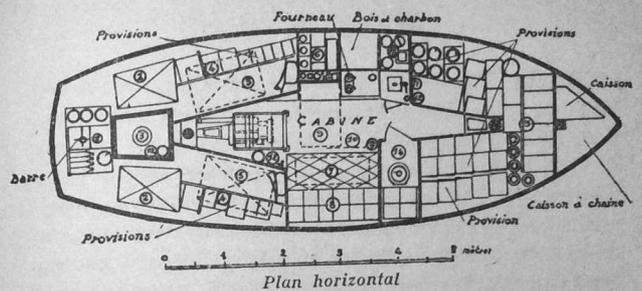
Idle hour ! Heure de loisir ! Voilà une heure qui devait durer longtemps !

La première année, Dwight s'exerça avec son bateau dans les innombrables bras de mer de Seattle, mais sans montrer son nez en mer libre; en effet, il n'avait de loisirs qu'en hiver, car l'été lui apportait plus de menues besognes susceptibles de « faire » un peu d'argent.

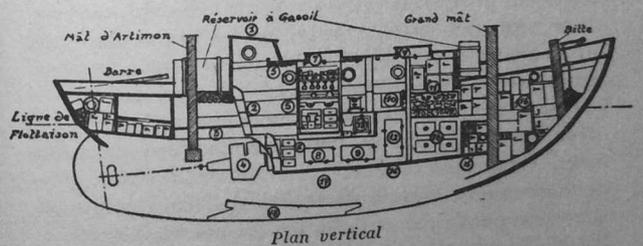
Ce genre de navigation ne lui apprenait pas grand-

1. Voir tome I.

PAN D'IDLE HOUR



1. Coqueron à peinture, ancres, etc...
2. Réservoirs à gasoil de 180 litres.
3. Cockpit étanche.
4. Equipets relevables.
5. Sous les couchettes, caissons à eau douce de 335 litres.
6. Cuisine.
7. Banquette. Dessous, caisson hermétique pouvant servir de flotteur.
8. Provisions, en bidons de 22 litres.
9. Table à cartes et à manger.
10. Table à dessin.
11. Pompe à eau douce.
12. Extincteur.
13. Caissons.
14. W.-C. A la mer, sert de soute à voiles.
15. Provisions, pacotilles, « curios », souvenirs, vêtements, camera.



1. Timonerie vitrée.
2. Descente, en deux éléments, mobile pour donner accès au moteur.
3. Pied de la couchette, et caisse à eau.
4. Moteur à 4 cylindres.
5. Cartes.
6. Pièces de rechange pour le moteur.
7. Hublot étanche.
8. Caissons à matériel.
9. Caisson à charbon et bois.
10. Caisson.
11. Tiroirs.
12. Caisson à légumes.
13. Fourneau.
14. Instruments et livres de navigation.
15. Vivres en boîtes.
16. Plancher de la cabine.
17. Cale, une tonne de lest en déchets de fer.
18. Lest en quille de une tonne et demi.

chose. On jugera du néophyte qu'il était, en recueillant son aveu : il n'osait pas déverguer ses voiles de peur de ne pas savoir les réenverguer !

Ses occupations (études universitaires d'une part; d'autre part, chose inattendue, une entreprise de... jardinier paysagiste !) ne donnant que des résultats décevants, il songea, ayant lu Alain Gerbault (et entendu parler de Voss, sans doute, qui était du coin), à l'imiter. Il trouva un camarade étudiant, Jack, qui connaissait la trigonométrie dans l'espace. Jack fut embauché comme navigateur (sans avoir jamais navigué) et comme cuisinier. Le chien Hugo compléta l'équipage, et on partit, comme ça, pour faire le tour du monde.

Les débuts furent cocasses. Trois remorqueurs successifs entraînent *Idle Hour* sur les bras de mer de Seattle, puis dans le détroit entre Vancouver et le continent, à une telle allure qu'il fut changé en aquaplane, sans que les cris et les gesticulations des deux garçons parvinssent à faire réduire la vitesse. Le Pacifique fut pourtant atteint sans trop de dommage.

Jusqu'à San Francisco, la navigation fut assez... cafouilleuse; Jack apprenait son métier; aimablement, les vents et la mer y mettaient du leur. Pendant ce temps, Dwight lisait Erling Tambs (comment il ne faut pas faire) et Robinson (comment, à partir de l'état d'éléphant, on devient un marin). Ils rencontrent des navires, manquent de se faire aborder parce que, affolés, ils ne parviennent pas à faire sonner la trompe, ni à faire briller le fanal !

A Frisco, ils restent un moment, complètent les provisions. L'ex-président Hoover leur fait cadeau de tout un matériel de pêche, qui, hum ! ne montra

pas à l'usage de bien grandes qualités. Et en route !

Les abords de Los Angeles leur sont annoncés, non pas par les oiseaux, selon la tradition, mais par des bidons vides et des peaux de citron.

Dans ce port, les garçons se jugent si bons marins que, pour renflouer leurs finances, ils embarquent des passagers. Faut-il appeler cela une tentative d'homicide par imprudence ? Ou de suicide par imprudence ?

L'un des passagers téméraires est un fils de famille de Chicago qui a semé le détective chargé de le surveiller et de le protéger. L'autre est un Allemand qui voulait gagner les mers du Sud à son propre bord, mais que le chômage a obligé à vendre son bateau.

En route de nouveau, enfin, vers l'Ouest.

Non. Le compas est abîmé, il faut venir à San Diego le réparer. On en profite pour caréner, en halant *Idle Hour* sur un slip. Mais le ber, le chariot qui porte le bateau, se trouve largué, et le voilà, avec son fardeau, dégringolant, sur ses pauvres roulettes, une pente à 15 %, une rampe toute bosselée de buttes et de trous. Le bateau danse sur le ber, rebondit, va se coucher, se briser sur le sol. Par merveille, non, il reste debout le temps que son chariot atteigne la mer, où il retombe, à flot, sans mal ! Seuls le youyou et ses avirons sont détruits; la société responsable les paiera.

Les garçons avaient vu de près la fin de l'aventure.

Le 30 novembre 1934, à la nuit, grand départ. A peine dehors, un destroyer, dont Dwight, de quart, n'a pas compris les signaux, passe, à trente nœuds, à frôler le boute-hors.

C'est beau, la jeunesse : les trois gars qui dorment en bas ne s'éveillent même pas; seul Hugo aboie furieusement.

Voici du mauvais temps. Le coin qui sert de niche à Hugo est mouillé, le bois de chauffage et un sac d'oranges, chargés « en pontée », vont à la mer. Mais surtout, les bordés hauts, desséchés au soleil de Californie, bâillent de toutes leurs coutures, le bateau fait eau comme un panier, les planchers flottent. Il faut amener la grand voile pour diminuer la gîte, et pomper.

Quand la pompe est franche, on rétablit la voilure.

De l'eau de nouveau, que d'eau, que d'eau ! Encore les coutures hautes ? Non, c'est la pompe, qui, véritable traîtrise, se transforme en geysir, et crache l'eau à plus de deux pieds de haut ! Si maintenant les pompes se mettent à débiter à l'envers ! Dwight ne comprend pas, puisque l'orifice de cette pompe est au-dessus du niveau de la mer ! C'est en effet curieux, mais nous avons vu la chose se produire, à certaine gîte, par l'effet de bélier des lames.

Coups de vent, pluie tropicale. Mauvaises manœuvres. Douleurs de Hugo-chien, qui n'use plus ses ongles sur le sol, et qui a des griffes incarnées. Pas d'alizés, pourtant promis par le « navigateur ». Ne s'est-il pas trompé ? Et voilà que le fils de famille s'offre une crise d'appendicite. Il a caché qu'il en avait déjà eu...

Enfin les alizés viennent au rendez-vous, on peut prendre route sous les trinquettes jumelles¹ (assez mal grées, d'ailleurs). Le cône d'un volcan apparaît. Chic ! Plus besoin d'économiser l'eau douce, tout le monde à se laver ! On entre à Hawaï, où *Idle Hour* est amarré bord à bord avec *Islander* d'Harry Pidgeon, qui donnera de précieux conseils de gréement, de navi-

1. Voir au tome I, l'article *Marin-Marie*, p. 95.

gation, et même de cuisine. Seul ce pauvre Hugo-chien n'est pas admis, est fourré au lazaret !

Dwight raconte son séjour aux Hawaï d'une façon charmante et vivante. D'ailleurs ce garçon a le *sense of suspense*; son livre, *Sailing all Seas*, est remarquable.

Hugo, tout maigre, est tiré de la quarantaine, et l'on repart, avec un seul passager à présent, un postier en retraite (il trouvera que le paquebot manque de confort).

Du mauvais temps. Le poêle s'en va au roulis. Mauvais ! Non, rien de grave. Voici l'île Coconut; puis la « ligne », l'Equateur. Les averses tropicales font dire au postier que toute cette eau serait bien plus utile dans l'Arizona ou le Nouveau-Mexique. Mais peut-on donner des conseils au Seigneur ?

La montre de bord n'est pas fameuse, ce qui est gênant (assurément) pour naviguer ainsi en longitude; Dwight a appris que six yachts venaient de se perdre pour cette raison... Il n'achètera pourtant un chronomètre sérieux qu'en Australie.

L'atterrissage aux Tuamotou est scabreux; les jeunes gens sont bourrelés de doutes et d'angoisses. Quant au postier, il n'y voit guère, et il barre si mal qu'il risque à chaque instant l'empannage (passage brutal du gui d'un bord sur l'autre, à conséquences parfois graves). Enfin on est fixé, voici Tahiti.

Là, passager et « navigateur » débarquent. Dwight doit trouver un compagnon. Etera, le fameux matelot de Robinson, se propose. Mais Dwight a peur que les « bordées » qu'il tire dans les ports lui valent des amendes qu'il serait bien incapable de payer; et puis, il est trop calé, bien plus calé en navigation que le

jeune garçon; celui-ci ne serait plus maître à son bord; enfin il ne sait pas l'anglais et Dwight ne parle pas français.

Dwight rencontre Alain Gerbault, dont le luxe l'éblouit (le même Gerbault qui ne pouvait se payer un guindeau, et prétendait « vivre selon la nature »); Gerbault lui présente un passager, Sam Elbert.

Faisant du petit commerce pour remonter les fonds, qui sont bas, Dwight découvre Timi, un charmant métis de quinze ans, auquel il faudra tout apprendre, mais qui se montrera « marin-né ». Le « capitaine », qui a l'air d'un collégien, et Timi qui est un enfant, feront une délicieuse équipe. Sam servira d'interprète jusqu'à ce que Timi se débrouille en anglais.

Toujours pour remplir la caisse, Dwight accepte divers embarquements à bord de navires, dont un comme astiqueur de cuivres ! Mais la vie en commun lui est odieuse, et les cuivres manquent de charme (encore, il a de la chance : on ne lui donne pas pour les faire, comme à nous dans notre jeunesse, de l'eau de mer et de la brique pilée).

La traversée reprend, d'île en île. Mais ce n'est pas le paradis attendu : voici le yacht *Cumba*, de Richard Maury, perdu près de Suva. Voici un bateau en feu, dont Timi sépare à temps *Idle Hour*.

Voici surtout une mauvaise affaire :

Les garçons ont pris la mer trop tard en saison. C'est le moment où l'alizé subit des interruptions, laisse passer de vilains coups de tabac.

Idle Hour en subit un. Elle tient le coup. Mais c'est... quand il est passé qu'elle est dématée.

Ceci n'étonnera que les non-marins.

Il arrive en effet ceci :

Le coup de vent, surtout s'il est d'essence orageuse, ou cyclonique à petit rayon, produit une mer énorme, et souvent « hachée », c'est-à-dire faite de lames venant de différentes directions, et produisant des « coins » — comme les épinards sous les sillons diversement orientés du hachoir — des interférences fort dangereuses entre leurs ondes diverses.

Ces « coins », ces jaillissements en « têtes de chat » sont déjà redoutables pendant le coup de vent; ce sont eux qui envoient, de façon imprévisible, de brutaux paquets de mer s'écraser sur le pont, des coups de mer rafler ou raser tout. Mais le navire, ou le petit bateau, avance; de ce fait, il « soulage », il évite la lame. Le voilier, de plus, est appuyé sur le vent, ne peut pas rouler aussi fortement.

Tandis que, si ce vent cesse brusquement...

Si ce vent cesse brusquement, la mer reste un long moment aussi dangereuse, encore plus hachée. Le malheureux voilier, arrêté, sans appui, bourlingue abominablement. Il secoue ses mâts, leur fait prendre un mouvement rapide, brusquement arrêté, repris non moins brutalement, rebloqué, etc.

Si le haubannage n'est pas parfait, le mât peut casser.

Voilà ce qui arriva à Dwight Long.

Par chance, ce mât, envoyé à la mer, ne fit pas de dégâts (car il peut fort bien, hélior redoutable, crever le bordé). Les garçons se trouvèrent seulement tout bêtes, secoués comme bouchon dans un évier, à regarder le pont rasé d'*Idle Hour*.

Oui, mais l'heure n'était pas à rester hébété : dans la mer, le mât prenait son élan pour frapper.

Il fallait au plus tôt l'enlever de là, le rentrer à bord,

lui et la « lessive » gigantesque formée par la voile.

Laissons aux plaisanciers qui ont démâté dans un peu de clapot le loisir de s'imaginer le charme de l'opération, dans une mer d'enfer, venant de tous les points de l'horizon, pour un gamin de vingt-deux ans, un gosse de quinze, et un passager vomissant...

*

**

Enfin, ça y est, le tronçon de mât, la toile trempée, sont à bord.

Mais on ne peut pas rester là. Il faut gréer un mât de fortune.

Bon. On réfléchit. On va simplement utiliser le moignon restant, car la cassure s'est produite assez haut. La petite voile qu'on pourra établir permettra toujours de gagner une île.

Il suffira donc de grimper à ce tronçon, pour y frapper une poulie, et des haubans.

« Il suffira » ?

Ce mât venait d'être graissé. Ce sera une vraie attraction de foire, une séance de cirque, que de s'y hisser; avis aux amateurs : le mât de cocagne oscillant !

Enfin, on y parvient. Et, sous son gréement de fortune, *Idle Hour* reprend route, piano, piano. La seule victime sera Hugo, disparu la nuit, pleuré à grands sanglots par Timi. Dwight, lui aussi, manque de peu d'être jeté par-dessus bord.

Ses angoisses recommencent, car il n'a pu s'acheter de cartes de la Nouvelle-Zélande (en réalité il s'est dit : bah, je m'en passerai bien). Il trouve enfin la terre, n'échappe qu'à la dernière seconde à un

échouage, et entre à Auckland, où se produit une scène comique : le journal du lieu a exigé par contrat qu'*Idle Hour* arrive à 16 heures. Les rendez-vous précis et les bateaux à voile ne sont pas bons amis. Dwight traîne tant qu'il peut; mais la douane ne l'entend pas de cette oreille, et le remorque de force dans le port !

Au départ, le passager a changé, c'est maintenant Ivan Palmer. Voici Sydney (que de paperasses pour y séjourner !). Un vieillard dit se souvenir de Voss, un autre de Slocum. Comme eux, Dwight fait payer pour visiter son bateau.

Lors d'un court trajet, voulant appeler un remorqueur, Timi a une « idée de génie » : il fait S O S avec la lampe torche. Ceci aurait pu coûter à Dwight la moitié ou le tiers de la valeur de son bateau. Mais le capitaine du remorqueur regarde les gamins, rit, et file gratuitement la remorque — qu'il hale ensuite un peu vite, bien entendu. L'invité payant fait lui aussi des sottises.

En route vers l'Indonésie.

Brrr... Voici quatre épaves sur un même récif. Voici les lieux où se perdirent Errol Flynn, puis la goélette *Hurricane*. Dwight n'a toujours pas de cartes (dans ce dédale !) et ne sait pas exactement où il est. Après pas mal de cafouillages, mais avec une chance incroyable, il atteint Port Moresby. Plus heureux que Tambs.

Les émotions reprennent dès le nouvel appareillage. Après une nuit hallucinante (que nous ne pouvons raconter ici, et qui mérite lecture), Dwight embouque le détroit de Torrès par la passe de Bligh, que prirent Bernicot, Le Toumelin, etc. Il mouille à l'île Thursday, comme tout le monde. Là, il saute dans le youyou sans aviron, veut attraper celui que lui tend

Timi, chavire, est entraîné par le courant de sept nœuds, parmi les requins et... est sauvé par des Papous. Dieu est décidément avec lui.

A la fin de juillet 1936, route vers Timor. Timi, tout comme le docteur Bombard, mange tout crus les poissons volants. Nouvelles difficultés, toujours par manque de cartes. A Bali, échouement, sans suites graves. A Surabaya, désopilant jeu de cache-cache avec les policiers, dont Dwight se méfie à bon droit, et qu'il roule fort habilement.

Le 7 septembre, il est à Singapour, où il rencontre Martin Johnson, l'animalier, qui a été compagnon de Jack London à bord du *Snark*.

Au départ, Dwight est malade, mais maintenant Timi peut mener le ketch. A Pénang, les médecins diagnostiquent une jaunisse, et soignent aussi Timi pour malaria. Guéris, ils se promènent à terre, où Timi se prend pour Tarzan, et où ils rencontrent un authentique sauvage armé... qui fait avec eux du troc.

A Colombo, ils retrouvent Robinson. Mais, hélas, ce lieu sera cruel dans le souvenir de Dwight : Timi meurt dans ses bras, de pneumonie. Dwight pleure son charmant compagnon.

Il prend à sa place Raymond Milton, planteur de thé, qui pèse... deux cent quatre-vingt-six livres, cent quarante kilos ! Et aussi Peter Collins, un garçon de vingt ans, né en Angleterre, mais qui a toujours vécu à Ceylan. Les deux « matelots » sont tout juste capables de distinguer l'avant de l'arrière. Mais Milton, s'il barre mal, a bon moral, et tient le coup (a-t-on renforcé le banc du cockpit ?), tandis que Collins, s'il barre bien, a le mal de mer, et n'est pas sympathique à Dwight.

Un navire rencontré, et auquel ils demandent le point, répond par signaux lumineux : H M S.

Comment traduire ?

His Majesty's Ship ? Non.

Voyons le volume du code ! Ah, voici : « glace et icebergs ». Non, vraiment, entre l'Equateur et le Tropique, c'est peu probable.

Ah ! Dwight a mal découpé les points en lettres; c'est « 57 » (degrés de longitude Est). L'estime était juste, à 25 milles près; Dwight est très satisfait.

La Mer Rouge demande deux mois de traversée, en grande partie au moteur pour échapper aux pirates. Une fuite dans un réservoir d'essence est bouchée avec de la gomme à mâcher ! Mais le courant est tel qu'il faut bien mouiller à l'abri près de terre, et faire sur celle-ci quelques incursions; ce sont alors les mêmes scènes de poursuites, de pièges, de ruses, dignes du cinéma, que nous a racontées Robinson.

Dwight trouve d'ailleurs le même protecteur, Twit-chella.

A Port-Saïd, Milton est rappelé en Angleterre; mais, bien qu'il ait maigri de quinze kilos (ça ne fait jamais que 12 %) la compagnie d'aviation lui refuse le passage...

Escale à La Valette (Malte), où Dwight apprend que son père arrive en France, et que la presse a annoncé sa propre perte en mer Rouge. Lassé de Peter, Dwight essaie de lui faire peur avec la guerre d'Espagne; mais il reste, et tout se passe bien, sauf que, pour la première fois de la croisière, Dwight doit mettre à la mer l'ancre flottante.

Gibraltar. La haute mer. Atterrissage sur Ouessant. Brest, en juillet 1937. Petit voyage à Paris, où il man-

que son père. Celui-ci le rejoint à Cherbourg. Cowes. Réception officielle à Ramsgate... où il arrive avec cinq heures de retard.

Enthousiasme. Edition de son livre. Succès.

Puis, seul cette fois, Dwight traversa l'Atlantique, en 1938, et atteignit New-York, se trouvant ainsi benjamin des circumnavigateurs (de 22 à 26 ans).

On ne peut pas donner en modèle sa navigation; s'il fallait le classer, on serait bien obligé de le ranger parmi les fous. Mais le plus sympathique, le plus charmant des fous; et à quel âge aurait-on le droit d'être fou, sinon au sien ?

SANDEFJORD « SANCIT »,
OU COMMENT ON SE NOIE

VITO DUMAS, LE PLUS GRAND DES NAVIGATEURS SOLITAIRES

Avant de parler de Vito Dumas, et pour montrer le genre de mers qu'il affronta *tout au long* de sa « route impossible », ainsi que le danger d'une manœuvre dont il se fit l'apôtre, nous allons d'abord raconter comment *Sandefjord*, le second bateau d'Er-ling Tambs, a « sancit », a chaviré par l'avant, chose qu'on croyait impossible — assez légèrement à notre sens, puisque, si des marins ont jadis attribué un mot spécial à ce fait, c'est qu'il s'était bien produit.

Sandefjord était un superbe ketch (un grand mât à l'avant, avec focs et grand voile; et, à l'arrière, juste devant la barre, un petit mât, l'artimon) de 14 m. 30 de long (c'est déjà un grand yacht), près de 5 mètres de large, ce qui donne une grande stabilité, et 2 m. 30 de tirant d'eau, avec lest en quille, d'où parfaite sécurité théorique. Ajoutons que ce yacht était un ancien pilote norvégien, ce qui est aussi une puissante garantie (voir en hors-texte, page 225, la photo de ce bateau à l'état de pilote).

L'équipage était constitué de Tambs, skipper, accompagné de Kaare, vingt-cinq ans, Einar, vingt-trois ans,

Peter et Torlief, tous gars solides et entraînés. Tambs avait précédemment accompli la moitié du tour du monde avec sa femme et ses bébés, à bord de *Teddy*; certes, sa navigation n'avait pas été impeccable, très loin de là; il avait cependant acquis de l'expérience. L'accident qui lui avait coûté *Teddy* lui avait, pensait-il, mis du plomb dans la cervelle.

Mais il était pressé : il menait *Sandefjord* prendre part à la grande régates océanique d'Amérique en Norvège organisée par le *Cruising Club of America*, et, en retard sur son horaire, il avait peur de manquer le départ. Ne serait-il pas inadmissible qu'une course se terminant en Norvège ne comprît pas un seul concurrent norvégien ?

Nous l'avons déjà souligné : les rendez-vous à date fixe sont conditions peu marines, et qui font commettre des sottises.

Le 16 et le 17 mai 1935, après un calme, puis une jolie brise grand largue (par la hanche bâbord), le vent se mit à forcir, à forcir, à passer à la force 7 ou 8 (jusqu'à 65 kmh), avec des rafales si violentes que l'homme de barre n'y suffisait plus, et qu'il fallait laisser lofer (venir vers le vent) de plusieurs quarts (il y a seize quarts dans un demi-cercle; quatre quarts sont 45°), ce qui n'était pas de tout repos, car la mer levait assez rapidement.

Tamb savait qu'il portait trop de toile; mais il jubilait en notant au loch 199 milles dans les vingt-quatre heures.

Il cessa de jubiler, en voyant le ciel prendre une teinte inquiétante, et la brise passer de « grand frais » à « fort coup de vent ». Il tardait pourtant à se décider à rentrer de la toile. Quel dommage de perdre une

si bonne route ! Enfin (mais cet « enfin » était « trop tard », par l'enchaînement des choses), avec un soupir, il se résigna. On se mit à la dure opération. On vint debout au vent pour rentrer la voile d'artimon, prendre deux ris dans la grand voile; ce qui fut fait sans trop grande difficulté. Restait à changer le foc moyen contre un *tourmentin*, très petit foc robuste, spécial pour la tempête. En essayant de le faire, son point d'écoute cassa, et les deux lourdes poulies crèverent le foc moyen. Les deux focs étaient donc hors d'usage, il fallait en réparer un. *On ne pouvait plus prendre la cape.*

C'est ainsi que Tambs commit ce que beaucoup considèrent comme une lourde faute, et que pourtant Vito Dumas appliqua sans cesse, victorieusement, ainsi que quelques skippers de régates océaniques, comme on verra : tandis que le baromètre dégringolait, que le vent tournait à la forte tempête, que la mer se faisait énorme, il continua posément à réparer son foc, laissant en *fuite*, en course vent arrière dans la tempête, le ketch qui, selon l'expérience commune, aurait dû être depuis longtemps en *cape*.

On a vu ce que pensaient de cela Voss, Slocum, Le Toumelin, etc.; et combien tous se jugeaient « tranquilles comme Baptiste » en *cape* dans les pires mers, et en danger en *fuite*.

Ce qui s'ensuivit semble leur donner raison; mais... bien plus que raison.

A sept heures, il fallut mettre deux hommes pour tenir la barre, un seul ne pouvant y suffire. Dans la cabine, Tambs continuait de réparer son *tourmentin*, se répétant : dès que ce sera fait, on mettra en *cape*. A sept heures trente, ça y était; par l'écouille du

poste, il se mit à sortir la petite voile. Mais l'un des hommes de barre cria : « Skipper, venez sur le pont, nous n'y parvenons plus. »

Ce que vit Tambs était effrayant : ce n'était plus de la tempête, mais un authentique ouragan, qui, brutalement, comme il est fréquent, avait « viré cap pour cap », passant du Sud-Ouest au Nord-Est. De ce fait, les lames (toujours la mer hachée) se formaient en gigantesques coins, en montagnes, en pics. Comme dit Tambs, « les crêtes étaient devenues folles, s'avançaient avec incohérence, comme saoules, grimpaient les unes sur les autres telles des tours, partaient à l'assaut du ciel en créant des brisants terrifiants là où on les attendait le moins ». Là-dedans, *Sandefjord* marchait avec un bruit de tonnerre, faisant voler les embruns, dans la pluie qui piquait comme mille aiguilles.

Dans une rafale, le panneau du poste avant, une pièce de bois lourde, trapue, petite pourtant, et bien amarrée par ses charnières, fut arrachée comme plume.

Vite, vite, on devait mettre en cape. Pour cela, tandis que les deux hommes de barre, Kaare et Torlied, essayaient de ne pas trop embarder, il fallait envoyer le tourmentin. Tambs, Peter et Einar s'y efforçaient, mais un filin auxiliaire (le raban) cassa; Tambs envoya Peter chercher un fort filin sous le youyou.

C'est alors que « la chose » se produisit.

*
**

Voici ce que rapportèrent, sans s'être concertés, quatre des navigateurs :

1° TAMBS.

Sur l'avant, Tambs était cramponné au petit foc de tempête. Il vit le bateau « enfourner », c'est-à-dire piquer le nez dans une lame. Dans l'eau jusqu'aux cuisses, il sauta vers l'étai (hauban d'avant) qu'il empoigna. Einar était près de lui, agrippé à la rambarde latérale, et Peter, à quatre pattes, rampait vers l'avant, en rapportant son bout.

De la barre, Torlied cria : « Un brisant, un brisant aussi haut que la pomme de mâât ! »

Sans qu'il y comprît rien, Tambs vit que le bateau plongeait complètement sous l'eau. Tout ce qui l'entourait disparut. L'étai lui fut arraché des mains; il n'y avait plus de bateau, plus de camarades, Tambs flottait dans le néant, avec une étrange impression d'abandon. Il se sentit alors entraîné en arrière vers les profondeurs par une force puissante. Il pensa qu'il était attiré par le remous du bateau qui coulait corps et biens; il se dit que, sans doute, des bordés de l'étrave s'étaient arrachés.

Il n'éprouvait, dit-il, aucune frayeur, mais acceptait une fatalité sans espoir. La mort serait-elle très douloureuse ?

Il coulait de plus en plus profondément, dans une eau blanche d'écume. Il ne luttait pas. A quoi bon ? Pour vivre quelques minutes de plus ? Quelle chance pouvait avoir un nageur dans une mer pareille, ainsi au grand large ? Consciemment, il respira de l'eau; « le coup du sort de ce terrible événement semblant l'avoir insensibilisé », il n'éprouvait aucune douleur, même lorsque quelque chose le frappa à la poitrine. Il le remarqua à peine, or le quelque chose, qui était sans doute l'ancre, lui brisait deux côtes.

Il se savait loin, loin sous les eaux.

C'est alors seulement qu'il réalisa que ses enfants allaient perdre leur père, et que l'instinct de conservation se réveilla; il nagea de toutes ses forces vers la surface, sans pourtant espoir d'y arriver, convaincu qu'il perdrait connaissance avant.

Il eut la chance, dit-il, de pouvoir respirer un grand coup, avant d'être de nouveau aspiré vers le bas.

Cette fois, il s'abandonnait consciemment. Il n'avait aperçu que de l'écume, n'avait pas vu le bateau, seule chance de survie. Quant aux camarades, ils devaient lutter chacun pour soi, aucune aide n'en pouvait être attendue.

A ce moment, il fut ramené à la surface de nouveau. *Sandefjord* ! Il était là, il flottait, à moins de 25 mètres au vent. Il avançait... — et, ici, chose admirable, Tambs redevient instantanément, et totalement, marin — il avançait, vit-il, lentement, tribord amures (le vent venant de droite), tout mâté de son grand mât, poussé par une minuscule loque qui restait de la grand voile. A bord, personne.

Une possibilité de vivre restait donc. *C'est alors que la peur le prit*, la peur de ne pouvoir franchir ces 25 mètres avant que le bateau ne se fût éloigné. Il nagea farouchement. De la crête d'une lame, il entendit une voix. Il cria de lui jeter une bouée. On en lança une, mais il ne put voir où elle était tombée et il ne perdit pas son temps à la chercher; à la nage, il attrapa le bord, y fut hissé. Il lui semblait que quelque chose avait aplati la mer. (Des matières grasses du bord ? L'huile du moteur ? Il n'y songe pas.)

C'était Torlied qui l'avait hissé. En même temps Einar et Peter étaient revenus à bord, le premier lancé

par une lame par-dessus l'arrière, l'autre en grim pant par le gréement de l'artimon brisé, qui pendait à la mer.

Aussitôt les hommes se mirent à couper ce gréement, pour que le mât d'artimon ne défonce pas le bateau (voir D. Long).

Mais Kaare manquait. On eut beau l'appeler, on ne le revit pas.

Cette perte frappa Tambs comme un coup. Lui, le capitaine, lui, responsable de tout, avait perdu un homme. Comme un capitaine se sent seul !

Mais, pensa Tambs, les autres allaient bientôt le suivre : *Sandefjord* n'était plus qu'une épave à demi remplie, dans laquelle le niveau de l'eau montait. A quoi bon une heure de lutte inutile, une heure d'an goisse de mort, bien pire que la mort elle-même ?

Et tout cela, par sa faute. Jadis, déjà, il avait commis de lourdes erreurs (lors de la perte de *Teddy*); il s'était cru averti; tout s'oublie, si vite, si vite.

Ici, Tambs note une pensée qui nous semble d'une très grande beauté, d'une extraordinaire noblesse (nous l'avons annoncée au sujet de Gilboy) :

Souvent, dit-il, j'avais senti un besoin de prier, parce que j'avais reconnu des signes de la main toute-puissante qui régit le destin des hommes et du monde.

Mais, alors, je ne priais pas, même pour me délivrer de la perte de Kaare, même pour le repos de son âme. Je ne voulais pas importuner le Père Céleste avec mes pauvres soucis. Celui qui n'est pas en rapports quotidiens avec le Seigneur, doit paraître à celui-ci une pauvre chose, quand, à l'heure du danger, il a recours à la prière. Ainsi occasionnelle, c'est une faiblesse dont les humains devraient se défendre. Je

savais que si telle était sa volonté, il nous prendrait sous sa protection.

Et peut-être le Seigneur me comptera-t-il, au jour du jugement, de ne m'être pas adressé à lui dans de pareils moments; peut-être ne pensera-t-il pas trop de mal d'un tel sentiment de fierté.

Alors, Tambs réagit, organisa le pompage. Et seulement à ce moment, il s'aperçut qu'il avait deux côtes cassées.

2° EINAR.

Einar préparait le dîner quand Tambs cria : « Tout le monde sur le pont. » Avec le skipper, il se rendit à l'avant, se battit avec le foc, vit passer dans le vent le capot du poste, arraché de ses charnières.

Tout à coup, il se sentit emporté par-dessus bord; il coula profondément et pensa que tout était fini, mais malgré tout nagea de toutes ses forces vers la surface. Quelque chose de dur, probablement le safran du gouvernail (sa partie agissante) le frappa à la tête, mais les lames le portèrent de telle façon qu'il put saisir le gréement de l'artimon et grimper à bord.

Il vit Tambs et Torlief, sauvés également. Mais Kaare ne revenait pas; il portait un grand ciré et de lourdes bottes, qui avaient dû le gêner.

Einar se mit à pomper. Mais il avait à la tête une profonde blessure, et il s'évanouit.

Tout ce qu'il sait ensuite, c'est qu'il coucha avec les autres sur le plancher de la cabine, et que, dans la nuit, la tempête s'apaisa.

3° TORLIEF.

Torlief était à la barre avec Kaare.

Pendant qu'on rentrait de la toile, dit-il, le malheur arriva. Le bateau engagea plusieurs fois son avant dans la mer; la dernière fois, tandis que cet avant était profondément enfoncé dans une lame, un énorme rouleau arriva par l'arrière et retourna le bateau cul par-dessus tête.

Quand Sandefjord émergea, Torlief se trouva seul à bord. Les manœuvres courantes et dormantes (drisses et haubans) de l'artimon l'avaient coincé dans le cockpit.

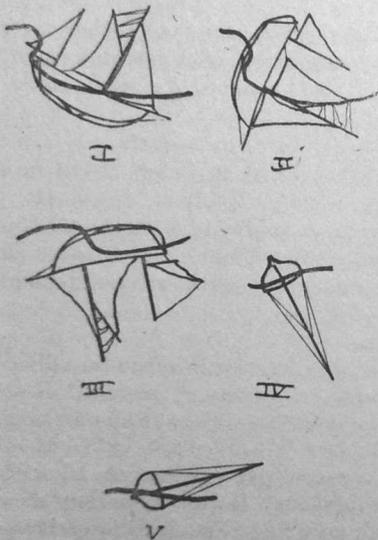
Il jeta des ceintures de sauvetage à la mer. Puis il vit réembarquer Einar et Peter. Il entendit appeler, hissa Tambs à bord. Kaare? Sans doute, pense-t-il, avait-il reçu un coup d'un des nombreux objets dessinés qui voltigèrent en tous sens; il avait dû trouver, dans les profondeurs, une mort sans douleur.

4° PETER.

Il revenait de chercher un raban au milieu du pont. C'est alors que cela arriva. Comment? Il se souvient seulement qu'il fut enseveli sous une masse d'eau écumeuse, entendant le bruit d'une voile qui se déchire; puis il fut emporté par une énorme lame et entraîné dans les profondeurs. Il avala beaucoup d'eau, tandis qu'il essayait de nager; il atteignit la surface, mais eut à peine le temps de respirer avant d'être de nouveau emporté vers le fond. Il avait abandonné tout espoir, lorsque sa tête rencontra des cordages et des planches flottantes, auxquels il s'accrocha. Au même moment, il vit Sandefjord à 20 mètres sous le vent, nagea vigoureusement vers lui, ayant l'impression qu'il s'éloignait bien qu'il ne portât aucune voile. Einar l'aida à réembarquer.

Manquait-il quelqu'un ? On lui répondit : « Crions tous le nom de Kaare ! » Celui-ci ne donna pas de réponse, et ne reparut jamais.

En bas, tout était dévasté, la chaîne d'ancre avait été projetée de son puits dans la couchette, qui se trou-



vait à son arrière, à tribord, après avoir heurté l'intérieur du pont, qui en montrait des traces très nettes. Le bateau avait donc chaviré par l'avant, chose que, dit Peter, il croyait auparavant impossible.

Après examen approfondi, Tambs en arriva à la même conclusion : Sandefjord avait « sancé » : très incliné vers l'avant sur le versant d'une lame, il avait

« enfourné » de toute sa vitesse dans la « côte » de la lame précédente. Etant dans cette position, l'énorme lame arrivant par derrière avait soulevé son cul, poussant celui-ci par-dessus l'avant en un demi-looping; le bateau, alors à l'envers (la chaîne posant sur l'intérieur du pontage) avait été rappelé par sa quille de fonte et son lest intérieur pesant au total quinze mille kilos; il s'était redressé en un mouvement de torsion, qui avait envoyé la chaîne sur la couchette tribord *en arrière* du puits de chaîne; ceci montrait bien qu'il avait, en se redressant, terminé le looping.

Autre preuve : de la farine de maïs, posée sur une sorte d'armoire, s'était collée au pont, juste au-dessus de sa place précédente; enfin, des verres, logés dans de très profondes alvéoles (au point qu'il était difficile de les en sortir) s'étaient tous dégagés. De nombreuses autres traces indiquaient le mouvement accompli. Enfin, l'artimon avait été abattu vers l'arrière et non en côté. Le grand mât n'était que fendu.

Le pont était quasi rasé : le canot, le toit de la timonerie, le compas, les voiles, une ancre, l'écran d'un feu de position, avaient été enlevés. Le pavois, c'est-à-dire la partie de coque au-dessus du pont, était entièrement arraché, il n'en restait que les jambettes (poteaux). Plus grave, un bordé haut (la serre-gouttière) manquait par places. Le haubannage du grand mât ne tenait plus; il fallut le consolider en tout premier lieu, vaille que vaille.

Là-haut restait la corne (la vergue) de la grand voile, qui battait dangereusement, et qui refusait de s'amener, même en halant bas la ralingue (cordage de bordure) qui restait de la voile. Des filins d'acier et des poulies tournoyaient dangereusement. Peter dut

grimper au mât pour dégager la corne — ce qui ne devait pas être aisé dans une telle mer.

Enfin, il fallut pomper, pomper. Le bateau ne prenait pas d'eau. Et les réservoirs à eau douce étaient restés intacts.

Le lendemain, dans le vent molli et la mer restant forte, il fallut établir un gréement de fortune.

Sandeffjord, semblable à une épave, parvint à gagner la route des vapeurs, puis la terre. Là Tambs apprit... que la régata n'aurait pas lieu, car il était le seul inscrit !

**

On a donc vu ce qu'on risque à continuer à courir vent arrière dans du gros temps.

Et pourtant...

Et pourtant Vito Dumas fit ainsi la presque totalité de son tour du monde !

**

Le nom et le prénom de Vito Dumas le situent exactement : il descend d'une famille française émigrée en Italie sous l'Empire.

A vrai dire, l'ancêtre ne tenait pas trop à ce qu'on parle de ses origines : c'était un évêque constitutionnel, qui, s'étant marié, mais n'ayant pas la classe d'un Talleyrand, se trouva lors du Concordat en assez fâcheuse posture.

Ses descendants immédiats eurent quelque lustre, puisque l'un d'eux fut chevalier de la Couronne d'Italie. En 1910, la « gloire » avait changé de catégorie :

un descendant de l'évêque s'illustrait en arrachant le titre de recordman du monde à motocyclette.

Mais la branche paternelle de Vito, elle, ne cessait de descendre l'échelle sociale; elle essaima en Argentine, espérant y conquérir la fortune; elle y trouva la gêne, la faim par moment.

Vito naît à Buenos-Aires le 26 septembre 1900. Tout petit, il traversa à bord d'un vapeur d'excursion l'un des immenses estuaires de cette région. Voyant des passagers malades, il conclut : « Pourquoi les gens voyagent-ils par mer, s'ils sont malades ? » Ce qui fait preuve d'un bon sens solidement terrien...

Cela ne l'empêche pas de rêver d'être pirate, à tout le moins corsaire, de se chercher un ancêtre français du côté de Jean Bart ou de Duguay-Trouin. Mais, dans la détresse de sa famille, le voilà, bien plus prosaïquement, et même tragiquement, laveur de planchers, commissionnaire, astiqueur de cuivres (comme Dwight Long à Tahiti, mais « pour de bon »). L'étincelle de l'idéal n'est pourtant pas morte : le soir, il étudie la sculpture et le dessin. Il parle parfaitement le français. Et puis le voilà... cultivateur, pendant dix ans.

Rien de maritime dans tout cela. Si, pourtant : dès 1922, il s'entraîne vigoureusement à la natation; en 1928, il tente la traversée à la nage du Rio de la Plata, 25 heures d'efforts dans l'eau anormalement froide.

Puis une traversée vers la France, lors de l'Exposition Coloniale de 1931, lui redonne brutalement — la trentaine passée — la passion de la mer. Ses affaires vont mieux, le change est favorable, il achète à Arcachon *Titave*, ancien 8 mètres J. I., âgé de près de vingt ans, gréé en yawl aurique, qu'il baptise *Lehg*,

et qu'il emménage et revise en moins d'un mois. Au lieu de prendre le paquebot, il rentrera avec, comme l'avait fait son ami Al Hansen.

Un « 8 mètres J. I. » n'est pas un bateau de huit mètres de long ; le chiffre 8 est ici ce qu'on appelle un *rating*, le quotient d'une division, et ne représente aucune des données linéaires du bateau (pas plus à la flottaison qu'ailleurs, contrairement à une erreur assez fréquente). *Titave*, devenu *Lehg*, mesurait 12 m. 50 de long, 2 m. 20 de large. Mais attention (les marins sont décidément des Chinois !) de ces 12 m. 50 une bonne part comptait, si l'on ose dire, pour du beurre : ce yacht comportait de très grands *élanements*, c'est-à-dire un avant et un arrière « s'élançant » loin au-dessus de l'eau, ce qui était jugé à l'époque (cette mode a passé) comme favorable pour la vitesse en régate ; ce n'était toutefois pas du tout recommandé pour naviguer dans de fortes mers, et Vito Dumas n'avait pas peur...

La voilure, énorme, n'était pas mieux adaptée, tant par sa surface exagérée, sa fragilité, son encombrement, que par sa difficulté de manœuvre pour un solitaire. Ajoutons que ce genre de bateaux, rapides, trop effilés, étroits, à quille fortement lestée, « mouille » terriblement à la mer, et est quelque peu « gîtard », c'est-à-dire enclin à se coucher sous les risées, quitte à réagir en brutaux rappels.

C'est avec ce « grand jouet » que Dumas voulut franchir l'Atlantique. Le plus dur de cette traversée n'était pas la grande étape centrale ; c'était la première : le Golfe de Gascogne, fort mauvais en général, gorgé de grosses mers et de coups de vent. Il fallait « s'y relever », c'est-à-dire remonter au vent pour en

sortir ; qu'on regarde sur une carte où est Arcachon : dans le fond du trou, ou presque ; le cap Villano (Finistère) qu'il faut aller doubler, est à 360 milles au vent.

Enfin, Vito Dumas choisit pour cela... décembre.

Il dut se présenter neuf jours de suite au goulet du bassin d'Arcachon, pour tenter d'en sortir ; la mer brisait sur la barre, c'était impossible ; ce ne fut que le 12 décembre 1931 que, après avoir bien cru devoir y renoncer encore, la remorque s'étant rompue, il y parvint enfin, grâce au pilote Lauga.

Dumas montra une joie exubérante. Dehors, il trouva du mauvais temps, mais sans excès, et il « dégolfa » (l'existence du mot en montre la difficulté) sans trop de mal. Il toucha Vigo, les Canaries, Rio-Grande do Sul, Montevideo et Buenos-Aires. A toutes ces escales, même aux premières, il reçut un accueil enthousiaste. Certes, depuis Gerbault (1923) plusieurs passages avaient été effectués par cette route : l'Allemand Günter Plüschow, en 1927, d'Allemagne à Bahia ; en 1828, Romer (mais ceci est une tout autre histoire, que nous verrons) ; Tambs et sa petite famille avec *Teddy* ; le Norvégien Al Hansen (qui de ce fait était devenu ami de Vito Dumas) avec *Mary-Jane* ; les frères Walter ; Sydney Howard et Johnston, Anglais ; mais on ne comptait aucun hispanique, reliant les terres espagnoles des deux côtés de la « mare » (le ménage Blanco venait des Etats-Unis, et c'était d'ailleurs juste l'année précédente, avec accueil également triomphal à Barcelone). Vito Dumas était même le premier solitaire de pays latin ayant réussi une grande traversée (l'Italien unijambiste

Teresio Fava s'était perdu près de Terre-Neuve en 1928).

A Montevideo, à Buenos-Aires, ce fut du délire ; Vito Dumas fut sacré héros national¹.

Il ne prit pas la chose au tragique, mais la prit au sérieux : il se devait, pensait-il, d'être un exemple pour la jeunesse.

Mais les nécessités de la vie sont là. Dumas retrouve son exploitation agricole ; il s'en occupe sans écœurement, mais sans perdre non plus la pensée du large, partagé entre le goût de la terre, qu'il a fini par acquérir, la vie agréable qu'il a su s'y ménager, la peinture et la sculpture, où il commence à montrer quelque talent, enfin l'appel de la mer et de ce qu'il pense être son devoir. Les jours de pluie, il ressort ses cartes marines. Quelles cartes marines ? Les trois routiers sud : Atlantique sud, Océan Indien « ouvert », Pacifique sud.

Sur ces routiers il est écrit en espagnol, entre le Cap, la Tasmanie, et Horn, des mots qui le font rêver : « ruta imposible ».

« La Route Impossible ». Puisque ce qui est possible a été fait, par Slocum, Voss, Drake, Pidgeon, Gerbault, Robinson, Miles, puis par Bernicot, selon toutes les variantes possibles... il reste à faire ce qui est impossible : le tour du monde directement de cap en cap, par les « cuarenta bramadores », les « roaring forties », les « quarantièmes degrés rugissants », cette zone au Sud du 40° parallèle où règnent de perpétuels coups de vent, en général du secteur Ouest, et où la mer, disposée en anneau autour du

1. Lehg a été donné par Dumas au musée de la ville de Lujan.



Vito Dumas. Etat de son ciré en arrivant à Valparaiso.

continent polaire austral, n'étant brisée par aucune terre, se fait énorme en quelques instants sur le dos de houles gigantesques et constantes.

Les Grands Voiliers prenaient cette route. Mais jusqu'alors deux petits bateaux seulement s'y étaient risqués : *Pandora*, en 1910, sur une partie du chemin (la traite de la Nouvelle-Zélande à l'Argentine, dont le passage du cap Horn) avec deux capitaines, Anglais et Australien ; ceux-ci avaient réussi cette fraction, mais s'étaient ensuite perdus dans l'Atlantique.

L'autre traversée, tout à fait réussie celle-là, était celle de *Saiorse*, accomplie en 1923-1925 par quatre hommes, et quels hommes : Connor O'Brien n'était pas une femmelette. La route faite fut à peu près la même que celle de Vito Dumas plus tard, avec l'importante différence d'escales supplémentaires à Durban et à Melbourne. Mais quatre hommes ne sont pas un solitaire.

Un soir (et probablement sans connaître la traversée précédente), Vito Dumas prit sa décision : il ferait le tour du monde par l'anneau austral, vers l'Est ; par la Route Impossible.

Avec quel bateau ?

Sans grands moyens, il fit construire *Lehg II*, une des plus belles unités qui se puissent concevoir : un ketch bermudien, à arrière norvégien, de 9 m. 55 hors tout, 3 m. 30 de largeur au plus grand bau, 1 m. 75 de tirant d'eau, quille de fonte de 3 t. 5. Rouf classique, très bas, allant du grand mât à l'artimon, et donnant dans deux chambres fort bien aménagées la hauteur sous barrot (Dumas mesure 1 m. 725). Très petit cockpit en forme de tra-



Lehg II au départ



Lehg II au retour

pèze. Les mâts marconi sont très courts, le grand mât n'a pas plus de 9 mètres au-dessus du pont ; Dumas y tient. Ce grand mât est celui de *Titave*, fait en 1913. Il n'est plus jeune, mais en parfait état. La voilure, très divisée (le foc amuré au bout d'un bout hors de 2 m. 50 de saillant, avec filet), s'établit ainsi : artimon 7 m² 15 ; grand voile 20 m² ; trinquette 7 m² 50 ; foc 7 m² 60 ; soit au total 42 m² 25 (que les non-marins nous pardonnent ces précisions, importantes pour les yachtsmen).

De 1934 à 1937 ou 1938, Dumas fit des sorties d'importance moyenne avec son bateau, et put en constater les merveilleuses qualités.

En 1937, revenant de Rio de Janeiro, il subit un coup de pampero soufflant à 140 kmh., coup de vent qui causa de nombreux naufrages. Dumas était en cape, sous ancre flottante, quand la minuscule voilure qu'il avait conservée fut déchirée. *Lehg II* fut chaviré, quille en l'air, par une lame. Prisonnier dans sa cabine hermétiquement close, Dumas s'attendait à couler dans ce cercueil ; mais *Lehg II* se redressa, absolument intact, sans avoir fait une goutte d'eau, et n'ayant perdu que le youyou.

Vito Dumas était fier de son bateau. Hélas ! Les produits agricoles se vendirent moins bien, puis mal, puis très mal. Il fallait, soit faire faillite, soit vendre le bateau. Un acquéreur se présenta. Tristement — bien plus que tristement, quiconque a vendu son bateau sans espoir de remplacement le comprendra — Dumas rentra à sa ferme, provisoirement sauvé. Et là, trait de caractère qui le peint bien, il fit contre mauvaise fortune bon cœur. A une dame qui lui disait : « Ce doit être beau, d'être seul en mer », il

répondit : « L'être humain naît en société, et doit y revenir. » Sans doute disait-il cela pour essayer de s'en convaincre.

Mais l'appel de la mer, le sens du rôle qu'il devait jouer, étaient trop puissants. Un jour de 1942 (il avait quarante et un ans passés, mais était extrêmement robuste, massif même), en pleine guerre, il prit sa vieille voiture, et, sans prévenir personne, laissant son cheval, son chien, ses arbres, sans même leur dire adieu, emportant dans son sac marin les quelques restes cocasses et disparates de ses anciennes traversées, abandonnant la « réalité » dans la poussière soulevée par l'auto, il fonça vers le rêve, le rêve le plus inconsistant : faire le tour du monde par la Route Impossible, sans revenus, sans bateau, et sans le moindre argent pour en acheter un.

Un ? Oh, pas n'importe lequel. Le seul, l'unique : *Lehg II*, dont il ne savait même pas s'il existait encore, où il était, à qui il appartenait.

Il le trouva, en état assez médiocre, entre les mains du premier acheteur. Inconscient, Dumas le racheta. Il paierait... un peu plus tard.

Avec quoi ? Il n'avait ni économies, ni capital négociable.

Un capital ? Mais si, il en avait un : ses amis.

Le Yacht Club Argentin prit à sa charge les réparations. Un club de gymnastique et d'escrime paya la voilure, en toile d'une extrême robustesse cousue à la main, y ajoutant une voile de cape, et un immense foc ballon pour les jours de petite brise (qui n'eut guère à servir !).

Restait à payer... le bateau lui-même. Dumas reprit sa voiture, y attela la vachère, balada ses bêtes de

marché en marché, sans succès. Alors son vieil ami Arnaldo Bruzzi, celui qui, jadis, l'avait ramené en larmes après la vente du bateau, passa un jour le prendre, l'emmena, le mit à bord : tout était réglé. Heureuse Argentine, où il y a encore des fées.

D'autres amis payèrent les caisses à eau pour quatre cents litres, à pétrole (éclairage et cuisine) pour cent litres ; d'autres firent les vivres, dénichèrent les mille petites choses indispensables, que la guerre rendait déjà introuvables, au total des vivres et des rechanges pour un an.

Ainsi, pour faire le tour du monde, Vito Dumas ne payait-il de sa poche que le biscuit (dans ce pays du blé !), une robe de chambre, et des chaussettes. Encore, à l'appareillage, Bruzzi lui mit-il dans sa poche dix livres... car il partait avec dix pesos !

Bien entendu, il se trouva des gens — qu'on ne saurait blâmer — pour tenter de le dissuader de partir.

On lui raconta l'histoire de *Ho-Ho*, bateau de la même taille que *Lehg II*, que ses maîtres norvégiens, les Bryhn, avaient voulu mener récemment, par la même « route impossible », faire, à trois hommes, le tour du monde sans escale.

La traversée avait eu pour point de départ l'Amérique du Sud (sans doute Buenos-Aires). Là, on avait accumulé des vivres pour un an et des rechanges impressionnants : dix-sept voiles, tout un fagot d'espars (pièces de bois), etc. La route choisie était la plus courte : le parallèle le plus sud possible, à la limite des glaces.

Partis donc d'Amérique du Sud, ayant gagné cette

latitude, on avait fait voile vers l'Est, dans une succession de tempêtes d'Ouest.

Etant au Sud du Cap de Bonne-Espérance, à sec de toile (sans voile), *Ho-Ho* avait chaviré (par le travers, cette fois), fait un tour complet¹. Les trois hommes étaient heureusement dans la cabine. Mais l'un avait été blessé, d'une grave fracture ; le bateau était rempli pour un tiers, tout était mouillé d'eau glacée. Le mât avait tenu bon, mais les avaries étaient telles qu'il fallait essayer de regagner la terre. C'était malheureusement chose impossible, la tempête poussant irrémédiablement vers l'Est. Ils avaient donc continué dans le froid, le vent, l'humidité constante. Après plus de cent et quelques jours de mer, se trouvant alors au Sud de l'Australie, ils avaient dû abandonner leur projet de tour du monde sans escale, bien qu'en ayant déjà accompli la moitié. En effet, il ne leur restait plus une seule voile de rechange (malgré les dix-sept emportées) ; la hôte, cassée, était réparée en deux endroits ; et tout le reste à l'avenant.

Pour se regréer, caréner, se reposer, ils avaient fait escale dans une petite île de la Nouvelle-Zélande... où un coup de vent avait surpris leur navire au mouillage et l'avait envoyé au sec. Fracassé, il semblait hors d'usage. Mais les hommes n'avaient pas perdu courage. Ils avaient lutté neuf mois, et, se servant du bois du pays, avec les outils du bord ils avaient réparé leur bateau, et terminé leur voyage en remontant tout le Pacifique contre les alizés — autre exploit — faisant escale à Tahiti où le propriétaire s'était marié

1. A lire ces histoires, on croirait que les yachts ont l'habitude de rouler comme des tonneaux ! N'oublions pas que nous choisissons les téméraires.

et avait eu une fille ; après quoi il avait regagné son pays par Panama.

« Voilà, disait-on à Vito Dumas, ce qui est arrivé à trois hommes robustes. Voyez ce qui vous attend. Ne vous lancez pas dans cette folie. »

Bien entendu, Vito Dumas ne retarda pas d'une heure son départ.

*
**

Celui-ci eut lieu le 27 juin 1942, c'est-à-dire en plein *hiver* ; mais un coup de pampero retint le navigateur à Bueco (Montevideo) jusqu'au 1^{er} juillet. Il appareilla pour ce vrai départ par un vent de force 8 (coup de vent, 55 à 65 kmh.), mais portant (du Sud-Ouest) vers le Cap.

La traversée des 4.000 milles jusqu'à l'Afrique s'annonçait ce qu'elle fut : quarante-cinq jours de tempête sur cinquante-cinq, dans l'*hiver* austral.

Après 40 heures à la barre, Vito Dumas amène la grand voile pour se reposer. Mais, à son grand étonnement, il trouve de l'eau dans les fonds. Pourtant, la coque était parfaitement étanche au départ. Dumas veut en avoir le cœur net, il déménage quelque cinq cents bouteilles et bocaux logés sous le plancher, puis les boîtes de biscuit qui bourrent le poste. Il se blesse au bras droit, en plusieurs endroits, mais n'y prend pas garde. Enfin il trouve le coupable : un bordé « éclaté » à la flottaison. Il répare avec une planchette de bois clouée sur de la céruse.

Il peut enfin dormir, faisant route sous trinquette (foc le plus près du mât) et artimon, le bateau, parfaitement équilibré ainsi, tenant son cap tout seul.

Mais, au matin du 5 juillet, Dumas se sent malade ;

les blessures de son bras droit se sont infectées. Bah, ce ne doit pas être grand-chose. Le vent est toujours aussi violent, la mer aussi dure. Le 6, le bras est enflé. A la méridienne, le « point » de midi (malgré les horizons détestables, Dumas fit toujours des points excellents, avec méridienne, lever du soleil, lever de la lune) Dumas constate qu'il est à 480 milles dans l'Est de Montevideo, joli sillage.

La zone des terribles « Roaring forties » approche. Le 8 juillet au matin, le vent est de nouveau force 8. La voie d'eau se rouvre. Mais le bras droit de Vito le fait si cruellement souffrir, et le bateau bourlingue tellement, qu'il ne peut faire aucune réparation sérieuse. La fièvre augmente. Dumas se fait une piqûre antipyrogène.

Le 10 juillet, un pot de cinq kilos de miel tombe — la mer est toujours énorme — et se brise ; le miel coule dans les fonds. Dumas, épuisé par la douleur, ne peut que regarder le désastre. Il veut se faire une seconde piqûre. Dans un coup de roulis, la seringue lui échappe, roule dans le miel, s'y engluie. Drôle ? Oh ! non. Souffrant abominablement, Dumas se baisse, fouille de sa main valide dans la pâte visqueuse, retrouve la seringue. Il faut la nettoyer, d'une seule main, enfiler la curette dans le trou à peine visible, tandis que le bateau rappelle brutalement. Serrant les dents, il parvient à faire la piqûre dans le bras entièrement enflammé. Le 11, il recommence ; il a plus de quarante degrés de fièvre — d'autres roaring forties — le bras est énorme, et la mer ne mollit pas. Dumas examine le bras : de rouge, il passe au vert, et sent déjà mauvais. Il va falloir l'amputer.

S'amputer soi-même, en plein « 40^{es} rugissants » ?

Dumas ne recule pas devant cette idée, réfléchit à la façon de s'y prendre. Tout de même, n'y a-t-il rien d'autre à tenter d'abord ? Il a beau chercher, tâter le bras bien que le moindre frôlement lui arrache des cris, il ne trouve pas le point d'infection. Il faut couper. Il prépare un garrot ; pourra-t-il le serrer ?

Sa tête tourne. Il va s'effondrer. Il prie Sainte Thérèse (Dumas est très pieux). Et il s'évanouit.

Il se retrouve sur sa couchette. Il est midi. Le bateau va. La couchette est mouillée. Paquet de mer ? Le bras... Le bras, il ne le sent plus. Mais la main bouge, le coude se plie. Dumas enlève le pansement ; apparaît un trou de huit centimètres de diamètre ; le membre est dégonflé ; ce qui a mouillé la couchette, c'est du pus.

Dumas sent en lui cette sorte de joie organique qui ne trompe pas : l'infection a largué. Il se fait une quatrième piqûre, et se rallonge. Le bateau s'est débrouillé tout seul jusqu'alors, il continuera bien encore un jour. Délivré de la douleur, Dumas dort un moment. Il est réveillé par le silence (qu'on ne s'attend pas, tous les marins connaissent cela). Le vent a molli, a viré au Sud, la mer tombe. Le soleil paraît. Dumas refait son pansement, range tout à bord — sauf le miel, qui finira bien par se dissoudre dans l'eau du puisard — aveugle convenablement la voie d'eau, rétablit de la voilure, et reprend la barre.

**

Le beau temps sera de courte durée, les coups de vent se succèdent. Mais Dumas reprend des forces ; et il sait que, dans cette région, il doit s'attendre à

vingt-quatre jours de tempête par mois ; il a accepté cette donnée au départ, il faut l'accepter en route.

Mais certains de ces coups de vent — de force 8 à 10 (80 kmh.) sont d'Est, contrairement à toute prévision. Cela ne va plus, impossible de gagner du chemin contre eux.

A la vérité, ils jouent sans cesse, il faut manœuvrer, changer de cap, essayer de faire quand même une estime correcte. Heureusement, à presque toutes les allures, le bateau gouverne seul.

Le voici dans la région où a coulé le *Köbenhavn*. On n'a jamais su comment il s'était perdu. Iceberg ? Ceux-ci ne sont pas à craindre, en principe, pendant l'hiver austral ; et c'est pour cela, que, malgré l'inconvénient du froid, Vito Dumas a choisi cette saison, qu'il espère retrouver également, avec le même avantage, au Cap Horn. On en voit pourtant quelquefois, de ces icebergs. Il faut veiller.

Le 21 juillet, le vent dépasse 140 kmh., force 12, ouragan. *Lehg II*, dont le grément est d'une extraordinaire robustesse, supporte cependant trinquette et artimon. La mer passe par-dessus ; les lames, d'après Dumas, atteignent seize mètres.

Dumas ne met pas en cape, il reste en fuite ; et plus heureux que Tambs, il ne lui arrive rien. Il nous expliquera un peu plus tard sa théorie.

Pas question de faire de la cuisine, ni de dormir autre part que sur le plancher. Mais *Lehg II* couvre 170 milles dans la journée. Le 26 juillet, il est à 1.320 milles de Montevideo.

Nouvelle réparation de la voie d'eau, car les pointes, mal galvanisées (c'est la guerre), ont rouillé.

Le 7 août, un amas de nuages annonce l'île Tristan

da-Cunha à 200 milles ; mais Dumas ne peut profiter de cette circonstance pour se reposer, car l'île ne possède pas de port.

Le bras ne va pas mal, mais pas tout à fait bien non plus ; il ne se cicatrice pas, reste douloureux et inutilisable, ce qui ne simplifie pas la manœuvre. Heureusement, la trinquette est solide : *elle restera à poste d'un bout à l'autre, et toute la voilure arrivera intacte en Argentine !*

Un souci nouveau apparaît, qui semble bien à tort ridicule aux profanes : il y a des cancrelats à bord. Gare aux vivres ! Mais qu'y faire ? L'important est de veiller la route, de ne pas risquer de passer au Sud du Cap de Bonne-Espérance sans le voir. Le vent s'établit au Sud, traversier, ce qui est bien agréable.

Le 13 août, Dumas passe le méridien de Greenwich.

Pendant son sommeil, il entend une sirène ; il saute sur le pont, voit un navire gris foncé à quelques encablures. Il demande sa position. Pas de réponse. Il entend parler de « pirating ». Enfin, on lui crie : « Aucun renseignement ; temps de guerre. »

C'est vrai, temps de guerre ; complication supplémentaire, et bien oubliée !

Dumas est cependant enfin reconnu par le capitaine du vapeur, qui, sans dire oui ni non, lui laisse entendre que son point est correct, sa route bonne « si le vent le veut bien ».

Voici un peu de beau temps ; c'est anormal, qu'est-ce que cela réserve ? De nouveau du vent d'Est, contrairement à toute règle, du vent debout ! Tant pis ; on louvoyera. Dumas accepte cela, comme il accepte de vider seau d'eau sur seau d'eau, avec le bras gauche. Malgré le mauvais temps, il envoie tout

dessus, la grand voile étant simplement remplacée par la voile de cape. Il dort de 2 heures du matin au jour (tardif il est vrai), en amenant simplement cette voile, ce qui donne une cape courante, une marche ralentie, à peu près en travers du vent.

Le 20 août, dans la tempête renforcie, l'artimon commence à se découdre ; un grain couche *Lehg II* à plat, si bien à plat que la girouette métallique du grand mât est enlevée par la mer !

Plus que 210 milles.

Un peu de beau temps relatif. Dumas entonne à pleine voix l'*Ave Maria*. Voici deux navires faisant même route. Dumas leur fait des signaux optiques ; mais, le prenant sans doute pour un sous-marin, les navires s'enfuient.

Le 24, au réveil, le vent repasse brutalement au Suroît. Un navire, à un mille au vent, fait des signaux. C'est un bâtiment de guerre, qui s'approche, questionne, insiste :

— Pourquoi allez-vous au Cap ?

— Après 4.000 milles tout seul, j'ai peut-être droit au repos, non ?

On sourit. Un matelot parle espagnol ; premiers mots depuis cinquante-cinq jours ! Un sous-marin passe à ranger *Lehg II*. On se sépare. A 16 heures, une ombre paraît au Nord-Est : la montagne de la Table. La terre ! Victoire !

La mer est grosse, mais le vent est portant. Aviso. Questions. Saluts : Dumas est déjà signalé. Pilote, qu'il refuse faute d'argent (il ne va pas dépenser pour rien la moitié de ses dix livres !) ; injures. A 22 heures, mouillage. La trinquette est amenée, après cinquante-cinq jours... et quels jours (on pense à Gerbault, qui

cassait drisse sur drisse, déchirait voile sur voile).

Capitaine de port, douane, police. Sans pitié... ils boivent, boivent. Vito Dumas, écrasé de sommeil, ne peut s'endormir qu'à 3 heures du matin.

**

La colonie du Cap fait à Vito Dumas le merveilleux accueil habituel. Dumas se sent, en outre, sur le point de tomber amoureux. Pourquoi repartir ?

Allez, allez ! Il achète des cartes (par simple prudence, car il ne se servira que de ses routiers) ; un ami paie les vivres. Le 14 septembre 1942, au début du printemps austral, il appareille.

Mais, encalminé devant le feu de Slang Kop, il ne passe le Cap de Bonne-Espérance que le 16 à 10 heures.

Et commence la seconde traite, infiniment plus extraordinaire encore que la première : la traversée directe du Cap à la Nouvelle-Zélande, par la « route impossible » de l'Océan Indien, qu'aucun petit bateau n'a jamais effectuée avant lui (Saiorse était d'abord remonté à Durban, puis passé entre la Tasmanie et l'Australie), si ce n'est Ho-Ho... qui l'a payé cher !

Vito Dumas passe Rockey Bank tout dessus, à vitesse maxima. Il y a tellement de vent et de mer que deux patrouilleurs, sortis de False Bay, font demi-tour.

Dans la nuit le vent mollit, mais le Cap des Aiguilles est franchi. Voici un coup de vent de Sud. Impossible de dormir, la terre vers laquelle il porte est trop près. Enfin, le 17 à 15 heures, ne s'étant pas reposé depuis le 14, il amène la grand voile, et dort.

Il dort, et cauchemarde. Car il est dans la zone fréquentée par le célèbre vaisseau fantôme, le *Flying Dutchman*, messenger de malheur.

Tandis qu'il barre, Vito Dumas se rappelle qu'à lui-même est arrivée une bien étrange histoire.

C'était pendant sa traversée de l'Atlantique.

Ayant quitté Arcachon depuis deux jours, il était par le travers de Balboa. C'était la nuit. Il barrait. Soudain, de l'intérieur de son *Lehg*, il entendit venir un bruit de voix. Deux personnes discutaient par phrases brèves et étouffées.

Impossible, se dit Vito ; il n'avait pas quitté son bateau, avant le départ, pendant 24 heures. A moins que ces clandestins ne se soient enfermés dans le poste, tout à l'avant, où il n'allait jamais ?

— Ecoute, disait une des voix, avec un fort accent espagnol, je vais chercher à manger.

— Tais-toi, répondait l'autre voix, à accent français, on va t'entendre !

— Oh ! non !

Puis tout se tut. Vito, dans le mauvais temps, ne pouvait quitter sa barre.

Un peu plus tard, à plusieurs reprises, il entendit une des voix demander une cigarette ; ou bien de légers bruits.

« La porte du poste, pensa Dumas, doit être ouverte sur la cabine d'avant, sinon, à neuf mètres de distance, à travers deux cloisons, je n'entendrais rien. »

Pendant 24 heures il ne put quitter sa barre. Le bateau bourlinguait terriblement ; Dumas se dit : « Dans le cockpit je ne suis déjà pas trop bien, mais deux clandestins doivent être fort malheureux dans

le poste » ; voilà une bien grande bonté ! Allant jusqu'au bout de cette bonté, Dumas décida de pardonner, de débarquer les deux fugitifs dans un port.

Mais la tempête dura trois jours et trois nuits, le bateau faisait eau, Dumas put juste pomper, attraper des vivres, et revenir à sa barre ; il n'avait pas loisir d'aller à l'avant.

Enfin, le temps revenu au beau, le cap Ortegale doublé, étant non loin au large d'El Ferrol, Dumas cria aux clandestins de sortir. Pas de réponse. Il insista. Toujours rien. Alors, armé d'une gaffe, il alla jusqu'au poste, fouilla et frappa partout.

Personne ; il n'y avait personne.

S'étaient-ils enfuis à la nage dans la nuit ?

Où n'avaient-ils jamais existé ?

« A la mer, tout est possible, conclut Dumas ; qui sait ce qu'il y a par delà la vie ? »

*
**

Maintenant, les parages où sa carte (eh oui !) signale le *Flying Dutchman* sont franchis.

Mais voici une surprise plus réelle, et presque non moins grave qu'une apparition : de l'eau dans la cale. Ce n'est pas possible, la carène était au départ étanche comme un œuf, et n'a pas fatigué.

Désastre ! C'est de l'eau douce. Le réservoir de deux cents litres s'est vidé. Il ne reste, pour l'immense traversée, que cent soixante litres d'eau, dans d'autres récipients.

A peine faite cette constatation tragique, Dumas revient à sa barre : à un demi-mille, trois énormes

trombes, de près de cent mètres de diamètre, s'approchent. Elles passent...

Dumas ne songe même pas à renoncer, à laisser porter sur Durban, dont il n'est pourtant par encore loin. Il se restreindra. Il veut faire le plus de route possible, gagner au plus tôt la zone plus calme (croit-il...) de l'autre côté de la ligne Amsterdam-Kerguelen. *Lehg II* fait 120 à 150 milles par jour, avec toute la toile. Il embarque par moment des paquets de mer ; tant pis.

Dans la cabine, il fait quinze degrés ; mais dehors il faut un passe-montagne. Le ciré commence à se dépiauter (une photo prise à Valparaiso le montre à l'état de loque incroyable). Dumas s'alimente presque uniquement de chocolat, liquide ou solide, de biscuit de mer avec beaucoup de beurre, de dattes, et de vitamines A et C. Le « gueuleton » qu'il se prépare pour ses quarante-deux ans est... du chocolat, et, tout de même une soupe de légumes, puis du champagne.

Sur la carte, au Nord se trouve Madagascar ; au Nord-Nord-Est, la Réunion, l'île Maurice. Quels paradis tentateurs ! Non. Il s'est juré de prendre la « route impossible », contre le courant qui donne une mer terrible, et dans les rafales ; il y reste. L'insuffisance d'eau douce, elle-même, ne le fait pas plier.

Dumas ne touche plus à sa barre, que pour la régler quand le vent joue : *Lehg II* va seul à toutes les allures.

Quant à la voilure, Dumas n'y touche pas non plus ; il garde perpétuellement tout dessus, quelle que soit la force du vent.

On connaît le dicton :

*Si tu veux faire un vieux marin,
Arrondis les pointes et salue les grains.*

Les saluer, c'est-à-dire, en les voyant venir, amener les voiles hautes (ou diminuer la toile par des ris ou des tours de rouleau, ce qui l'abaisse également) comme on fait d'un pavillon pour saluer.

Dumas ne salue rien.

Quand le vent forçait, gardant toute sa toile, il fait une sorte de planing sur la lame, dépassant par moment quinze nœuds. « Au début, dit-il, c'est impressionnant ; après, on s'habitue ; allant aussi vite que la lame, elle n'est plus dangereuse. »

Les théoriciens se récrieront : c'est absurde ! Les lames vont beaucoup plus vite que cela, elles font normalement une vitesse de l'ordre de trente nœuds. Personne, sauf certains navires de guerre, ne peut aller plus vite qu'elles, encore moins par coup de vent, où elles dépassent les quarante nœuds.

Cette théorie est tout à fait exacte. Mais elle parle de la vitesse de propagation de l'onde qu'est la lame.

Elle ne parle pas de son brisant, qui, lui — il n'y a qu'à regarder, cela se voit — se « ravale », est en recul par rapport à l'onde. Quand la lame se dresse, sa crête va assurément à la même vitesse qu'elle ; mais cette crête se détache précisément parce qu'elle freine ; les masses d'eau s'écroulent, en avant par rapport à un point fixe, mais en arrière par rapport à l'onde. C'est ce qui fait qu'elles ne sont pas meurtrières (grâce au ciel) comme les rouleaux brisant sur une côte qui, eux, foncent, creusés, déséquilibrés en avant, par le retrait de l'onde précédente.

Ainsi le brisant peut-il être fui par le voilier ; ou

tout au moins amené à une vitesse relative si faible qu'il est inoffensif, d'autant que l'arrière du bateau produit un remous, et même un ressac qui rejettent ce brisant vers l'arrière.

Ecoutez le célèbre pilote Bohlin, de Gloucester¹ :

Avec la mer de l'arrière, et un coup de vent comme celui-ci (Atlantic Race de 1905) les lames nous soulagent l'arrière ; et puis après ? Nous « glissons loin d'elles », nous leur échappons. Elles essaient d'embarquer à bord, de nous capeler (coiffer) ; mais le bateau ne les laisse pas faire, il leur échappe au moment où elles croient le tenir. C'est pourquoi je garde toute cette toile ; notre grand voile nous tire de dessous les lames... On dit que torcher de la toile par gros temps est une folie ; c'est peut-être fou, en effet, de la façon dont certains le font ; mais, quelquefois, il est tout aussi idiot de ne pas en porter assez. Des bateaux se sont perdus, justement, parce qu'ils l'avaient trop réduite, à l'allure que nous avons ici.

Telle est aussi l'opinion de Dumas, et il l'appuie de l'argument le plus irrésistible : la réussite. Il fera ainsi le tour du monde dans les pires ouragans (personne ne peut récuser les ouragans de ces régions), sans une avarie, sans déchirer une voile ! Et, bien entendu, à une vitesse moyenne qui ne laisse aucun doute sur l'effectivité — et l'efficacité — de cette manœuvre.

La cape ? L'ancre flottante ? Ah, merci bien, dit-il ; il en a tâté, le résultat a été le capsizing de 1937. A la

1. Dans *Fischermen of the Banks*, de B. Connolly (Faber et Gwyer, Londres).

seule condition d'avoir de l'eau à courir (et ici, il y a de la place !), vent arrière tout dessus, voilà le mieux !

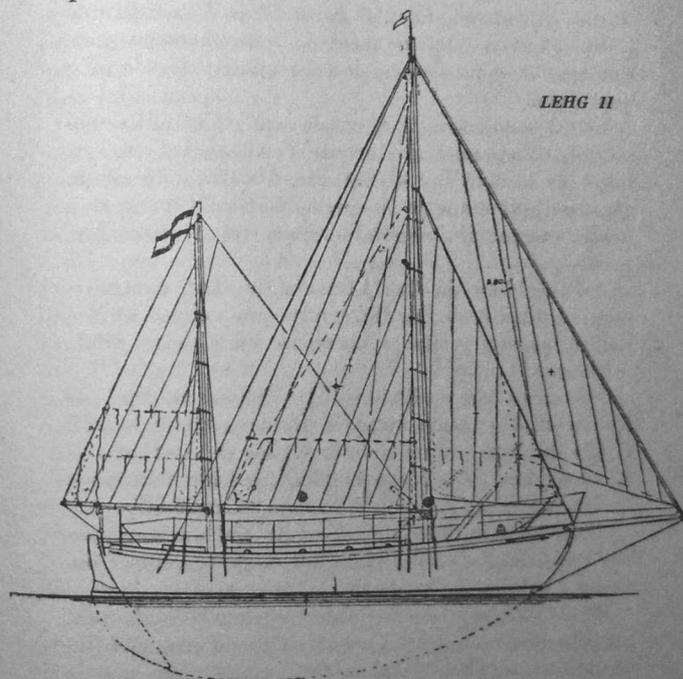
Nous livrons au lecteur les éléments de la controverse : d'une part la théorie de Voss, illustrée d'innombrables exemples dont celui de *Sandefjord* (un des rares où l'on ne puisse prétendre à l'effet d'une embardée) ; d'autre part celle de Vito Dumas, appuyée par l'un des plus grands skippers de régates océaniques — qui, lui aussi démontrait le mouvement en marchant, c'est bien le cas de le dire, puisque avec une goélette de quatre-vingt-douze tonneaux il traversa ainsi l'Atlantique en 13 jours, 9 heures, 43 minutes...

Ce que l'on peut conclure, c'est que l'allure de fuite reste très scabreuse, exige, du bateau ou du skipper, des qualités particulières. Nous ne prendrions certes pas la responsabilité de conseiller à qui que ce soit d'imiter Dumas !

Le 1^{er} octobre, celui-ci est près des îles Crozet. Le 3, le vent mollit enfin un peu ; nouba : purée de pommes de terre et riz à l'indienne (que pensent les toubibs de ce régime, chocolat-riz-biscuit, et quasi immobilité, pour la constipation ?) Voici dix jours de « Pot au Noir », comme il dit (Horses latitudes) ce qui est une façon de parler, car l'équateur n'est pas précisément à côté : la Réunion est déjà à 780 milles dans le Nord. Mais l'illusion y est : voici des dorades, poissons des eaux chaudes, qui changent un peu des albatros, oiseaux du froid.

Le 24 octobre, par vilain temps pluvieux, il laisse l'île d'Amsterdam. L'océan est effrayant et majestueux à la fois : lames de quinze mètres, cyclone sur cyclone, froid terrible retrouvé. Un petit détail de

navigation l'agace : la déclinaison est ici énorme, l'aiguille aimantée, au lieu de marquer le Nord, indique 35° à l'Ouest. C'est gênant, on croit toujours qu'on commet une erreur.



Dumas sent la fatigue ; par moment il broie du noir. Seule consolation : la fidélité d'un pigeon du Cap, qu'il nourrit, et qu'il sauve des albatros. Il apprivoise une mouche ; mais une tempête enlève celle-ci.

L'eau diminue. Le 9 novembre, il n'en reste que cinquante litres. Après cinquante-six jours de mer, Dumas se rase pour la première fois. Bien équilibré, le bateau tient sa route, de travers au vent de Nord. Dumas lit Slocum, Voss, Pidgeon. Mais il a un peu de fièvre. Pourvu que les abcès ne recommencent pas ! Cyclones de nouveau. Cyclones toujours, c'est le pain quotidien.

Le 13 novembre, il n'est plus qu'à 130 milles (jamais il ne commet une erreur d'estime ni d'observation) de la côte sud d'Australie. Mais il a décidé de gagner d'une étape la Nouvelle-Zélande. (Ce têtard doit avoir, comme il l'espérait enfant, des ancêtres bretons...)

Au méridien du Cap Leeuwin, le vent, contrairement à l'habitude, mollit, tourne au calme. Le foc ballon, envoyé pour la première fois, ne se gonfle même pas.

Le calme dure dix jours. Du calme au Sud de Leeuwin ! Un calme de mort. Dumas connaît la soif. Il observe sur lui-même des signes de scorbut. Le 22 novembre, *Lehg II* passe enfin le méridien antipode de Buenos-Aires. La moitié du tour est accomplie.

Mais soudain, dans le calme, le ciel devient marron ; ce sont les « Willy Willies », précurseurs d'ouragan ; celui-ci ne tarde pas.

Le 24, l'écoute de foc cède (ce sera la seule fois, en plus d'une amure). Le bateau prend une gîte (inclinaison) terrible. Cela ne fait rien. Dumas n'amènera pas de toile, sous un vent de Sud qui souffle par le travers à plus de 100 kmh. Barre amarrée, il va travailler sur l'avant...

Le vent mollit. Mais Dumas ne s'en réjouit pas,

bien au contraire : s'il va lentement, il n'aura bientôt plus à boire.

A 800 milles de la Tasmanie, il commence à boire de l'eau de mer pour économiser l'eau douce. Il ne s'en porte pas plus mal (ceci dédié à Bombard). Aurore boréale. Navires. Sous-marin (c'est vrai, c'est toujours la guerre ; comme ce mot, cette chose, semblent absurdes).

Terre ! C'est la Tasmanie. Le chronomètre a pris une minute et demie d'avance. Des îles apparaissent. La tentation d'y relâcher — tellement évidente, qu'on peut à peine l'appeler ainsi — est vite repoussée, malgré le froid, le manque d'eau, le vent de Suroît, et l'approche d'un cyclone. De nouveau, Dumas garde tout dessus ; mais, cette fois, c'est à cause de sa faiblesse, il ne peut plus manœuvrer ses voiles. Le vent dépasse 130 kmh. (contrôlé à terre ce jour-là) ; une lame qui semble de dix-huit mètres s'écroule à bord, sans rien casser. Mais Dumas est si faible qu'il ne peut plus se tenir debout. Le sommeil est irrésistible, le bateau embarde, ce qui pourrait ne pas pardonner. Vito Dumas parvient à amener sa grand voile (intacte ; comme nous l'avons dit, *elle fera tout le tour*). Sans feux, dans la nuit et le chaos, il va ; seul le compas est l'image vivante de la raison, dans cette démence.

Le scorbut s'aggrave, la soif aussi. Dumas, la mâchoire douloureuse, la langue sèche, ne peut plus mâcher le biscuit. Le ciré part en lambeaux. Un anti-cyclone polaire est suivi d'un nouveau cyclone. Mer énorme. Mais 183 milles sont abattus dans les 24 heures.

Suit un peu de beau temps ; hélas, le pigeon du

Cap, ayant moins de constance que Dumas, abandonne (après une jolie traversée lui aussi), file devant pour rallier la côte du cap Foulwind, ou du cap Farewel.

Et voici le cap Farewel, la Nouvelle-Zélande en son milieu, après cent un jours de mer. Mais le temps est effroyable, il est impossible d'atterrir. Enfin, le jour de Noël 1942, le vent mollit ; à 16 heures Dumas se présente devant Port Nicholson ; hélas, courant et vent contraire l'en refoulent à six reprises, au milieu pourtant des barques de pêche. Il ne veut pas de remorque ; dans l'état où il est, c'est un extraordinaire héroïsme, un entêtement plus prodigieux encore que celui de Gilboy, car que seraient ces quelques milles ? Non. Il veut finir seul ce qu'il a accompli seul. Il n'entrera que le 27 au matin.

— D'où venez-vous ?

— De Capetown.

On le croit fou. Mais la Capitainerie de Port était prévenue, on lui donne un poste. Il est si faible qu'il met une heure à amener sa voilure. Enfin, il va pouvoir dormir. Non : appareillez, lui crie-t-on, pour aller à cent mètres de là à l'inspection sanitaire ! Il proteste. Le médecin, compatissant, lui hurle de la rive !

— Bonne route ?

— Très bonne.

— Aucune maladie ?

— Aucune.

Et il s'en va. Dumas dort. Puis il savoure les repas qu'on lui apporte. Enfin il « se rend compte » : il a accompli, seul, sans escale, 7.400 milles en cent quatre jours, dans une mer « digne de l'enfer », sans perdre la raison. « Mais, dit-il, personne ne pourra jamais

m'imposer un autre effort de cet ordre ; sauf Dieu. »
Sauf Dieu et lui-même ; car... lisez la suite.

*
**

A Wellington, il n'a plus que deux livres sterling. Mais voici un télégramme. Un télégramme ? Les fées savent tout ; elles disent :

« Si tu as besoin argent, demande. »

Il répond.

« Merci. Stop. Oui. Stop. Immédiatement. »

Les marins de guerre américains et anglais l'adoptent, réparent *Lehg II*. Une famille l'héberge ; chaque fois qu'il prend l'escalier, on lui répète : Attention, il y a neuf marches. » Dumas trouve ce gag d'une prodigieuse cocasserie, antithèse burlesque entre la vie des maisons et celle qu'il a endurée.

Et pourtant il repart, le 30 janvier, après moins de cinq semaines d'escale.

Oh, pour une petite traite : 5.400 milles.

*
**

Une chose qu'on ne comprend pas bien, c'est qu'il n'a pas fait réparer son réservoir à eau. Il n'en emporte que cent soixante litres ; il compte ne mettre que deux mois et demi à trois mois, cela peut suffire. On ne peut s'empêcher de murmurer : C'est beau, la foi...

Le vent ne le ménage pas : dès le premier jour il souffle à 80 kmh., puis encore plus fort. L'eau de la mer non plus : une petite avarie d'appareillage crée une voie d'eau.

La route est droite, 5.000 milles sans aucune terre, sauf l'île Chatham, mais celle-ci est près du départ, et un peu au Sud de la route.

Dumas descend dans sa cabine. Un choc ! Echoué ? Des récifs ici ? Impossible ! Non, *Lehg II* s'est « ouvert la route » entre deux baleines, qui fuient, éperdues. D'un autre, on ne croirait pas cette histoire ; de Vito Dumas, on est obligé de l'accepter, car il n'est ni vantard, ni plaisantin.

Les temps qu'il fait sont, tout de même, moins affreux que dans l'Atlantique et l'Océan Indien. Ici, on voit « quelquefois » l'horizon.

En tombant dans le cockpit, Dumas se casse ou luxe deux fausses-côtes. Pas de chance. Car il fait beau : brises agréables de Sud-Est, un peu « pointues » (trop près du cap du bateau) pour la route à l'Est ; mais ça peut aller, *Lehg II* remonte bien. Belles traites de 150 milles par jour. Rien à faire. Dumas trouve... ses chemises de soirée et son smoking (!) en excellent état. Le tour du monde par le Sud d'un smoking, « avé le pli », sans moisissure !

Loisirs. Le 4 mars, Dumas est à mi-route. Une pantoufle de femme flotte sur l'Océan sans limites. Pitcairn (l'île des révoltés du *Bounty*) est à 900 milles dans le Nord.

Vito salue les tempêtes... avec des cris de joie, car elles le font avancer, tandis que le beau temps le retarde. Il trouve que c'est « de la navigation de dames ». Façon de parler, si l'on suit son livre de loch : vent force 6, force 8, force 9...

Après soixante et onze jours de mer, sans avarie, sans histoire, ses côtes recollées, tout content d'avoir pu manger tranquille son chocolat (et des menus tout

de même un peu plus variés), d'avoir enfin envoyé quelquefois son foc ballon, il aperçoit le feu de la pointe Curaumillas.

Valparaiso ; tournée de tous les bistrots du port. Oui, lui ! Il se couche, et, ainsi, malgré le calme du bassin, il garde du roulis !

Lehg II ? Lehg II est caréné pour la première fois, après ces 17.100 milles ! Avantage des eaux froides.

Il n'y a plus « que 3.000 milles » pour rentrer.

Mais quels milles : le tour du Cap Horn.

D'après le routier argentin, la moins mauvaise période pour le franchir est (malgré le froid) le plein hiver austral : 1^{er} juin, 15 juillet (celle que choisira également Bardiaux). En effet, à cette saison, tout comme à Bonne-Espérance, il n'y a pas de glaces dérivantes, et les vents sont en principe moins violents.

Vito Dumas appareille le 30 mai 1943, et prend du large pour bien parer la côte, qui, Nord-Sud, est dangereuse pendant les fréquentes tempêtes d'Ouest. Il ne la perd pourtant pas « de vue », car les nuages qui s'y accumulent sont visibles de très loin.

Comme prévu, il trouve à cette date beaucoup de calmes (la côte nord du Chili désespérait jadis les grands voiliers).

Le 9 juin, première tempête. Le 14, Dumas est à la hauteur du Golfe de Peñas. Les jours deviennent très courts, le froid est vif.

Le 18, le Cap Pilar est à 180 milles dans l'Est. Dumas se prépare des repas de secours, et du sulfate

de benzédrine¹ contre le sommeil ; il graisse son ciré et ses gants, sèche ses bottes en y introduisant le fanal ; il vérifie soigneusement le gréement.

La côte approche. Au Sud, il y a la glace, à l'Est et au Nord le terrible « Milky Way », les récifs, la mer énorme.

Le 23 juin (presque le jour le plus court de l'année), après un coup de vent de Nord, voici la saute au Suroît, à 80 kmh. ; puis, brusquement, le calme. Le courant entraîne *Lehg II* dans sa route, enfin plein Est ; l'immense houle l'y pousse. Dans le Sud, le ciel est blanchi par le reflet des glaces. Le froid est dur à supporter, mais, autrement, ce n'est pas terrible : un nouveau coup de vent de Nord, le 24, reste maniable. A minuit, le Cap est par le travers. Pour « marquer le coup » sans doute, un coup de roulis jette Dumas sur un hublot sous le vent ; il saigne du nez : tribut modeste au terrible Horn, qui lui semble beaucoup moins effrayant que l'Océan Indien.

Le 25, Horn est derrière, *Lehg II* remonte à l'Est-Nord-Est par le large de l'île des Etats. Le vent mollit, passe au Suroît, juste arrière. Dumas est dans l'Atlantique. Il pense à son ami Al Hansen, qui voulut passer par là, en solitaire lui aussi, mais dans l'autre sens, ce qui est bien pire, y réussit, mais périt à Chiloé, alors que le plus dur était passé. Le vent saute de nouveau au Nord. Il faut louvoyer, sans aucune visibilité, au milieu de nues confuses. Un phoque indique la proximité de la grande terre, que Dumas ne verra

1. Amphétamine racémique. En France, *Ortédrine Spécia*, ou *Phénédrine Grimault*, proche parent de *Maxiton* Delagrangé. (Merci au carabin Jacques F.).

pas. Il veut passer entre la Patagonie et les Malouines (ou Falkland), sinon il serait rejeté en plein Atlantique. Neige. Il est sur le Banc Burwood quand le vent saute à l'Ouest, à plus de 80 kmh. Enfin, Dumas aperçoit l'île San José, des Malouines. Il fait route directe sur Mar del Plata, à 450 milles ; tout est paré !

Le 5 juillet le temps s'éclaircit. Terre, devant. Comment, déjà ? Les nues s'ouvrent, cette terre est tout près, à 5 milles. Le chronomètre, qui a gelé, retarde de quatre minutes de temps, soit 60 milles en longitude. Il aurait été vraiment trop ridicule de se jeter au plain après le danger ! Il est vrai que le temps devient magnifique, les immenses plages sont paisibles.

Le 7 juillet, un an et une semaine après le départ de Buco (Montevideo), au matin, voici Mar del Plata, le pays, les amis. Dumas a fait 3.000 milles autour du Cap Horn, en trente-huit jours, dont sept entiers à la barre. Encalminé, il se fait remorquer, s'amarre au Yacht Club. Le reste du voyage, 200 milles, n'est plus, pense-t-il, qu'une formalité.

Eh non !

Tout comme Slocum, en louvoyant par brise presque nulle et temps brumeux, il approche trop de terre, et, en pleine nuit, talonne sur un banc de sable ; une lame brise à bord. Dumas, désespéré, se jugeant un mauvais marin, essaie de faire côte proprement. En hâte, il décharge tout, parvient à s'échouer au haut de la plage. Lui ne court aucun danger, mais *Lehg II* va être perdu. Lamentable et grotesque ! A marée basse, *Lehg II* est au sec, sur ses béquilles. Que va lui faire la marée montante ? Heureusement la mer ne lève pas. Mais le vent reste nul, impossible

de se relever seul de cette côte. Un cavalier, trouvé l'après-midi, part avec un message pour un remorqueur.

Celui-ci arrive le lendemain soir... et repart, promettant de revenir le lendemain. On imagine les transes de Dumas. La mer ne lève toujours pas, mais...

Non. Elle est bonne, elle ne jouera pas ce vilain tour à son prodigieux ami. Après un jour entier de travail, deux câbles *de 1.000 mètres* (dont un en coco, flottant, et supportant l'autre) sont élongés depuis le large jusqu'à *Lehg II*. La marée monte. Il évite, il talonne un peu, il flotte, il est au large !

Dumas laisse son bateau aux mains des sauveteurs, et rentre à Mar del Plata, en auto, bien avant eux. Là, il apprend, par la voix publique, que *Lehg II* n'a pas fait une goutte d'eau !

**

Enfin les 200 milles furent parcourus sans encombre... bien au large !

Montevideo et Buenos-Aires firent à Dumas, en ce mois d'août 1943, un accueil enthousiaste, et combien mérité : en pleine guerre, un homme seul avait accompli le tour du monde, plus de 20.000 milles, en *quatre* traites, par la ROUTE IMPOSSIBLE.

*

La guerre se termina.

Vito Dumas, à terre, s'occupa surtout à peindre, talent que sa vie antérieure ne lui avait pas permis d'exploiter.

Mais, la peinture, c'était très joli : la mer ne se laissait pas oublier.

Il y avait un moyen de concilier les deux : organiser une exposition à New-York, et y aller par mer (non, pas en emmenant les tableaux à bord, tout de même...).

Ainsi en fut-il décidé. En outre un journal de Buenos-Aires chargeait Vito Dumas de remettre aux autorités américaines une plaquette destinée à être posée sur la tombe de F. D. Roosevelt. Plaquette qui, elle, ferait le voyage par mer.

Lehg II appareilla donc le 10 septembre 1945, fit escale en Uruguay, toucha Rio de Janeiro (après d'affreux temps), passa enfin, en novembre, à La Havane, d'où il repartit dans la première semaine de mai 1946.

Il ne se doutait certes pas de ce qui l'attendait ensuite.

La route se fait sans encombre jusqu'en face de l'entrée de New-York, sous Long Island. Dumas en est si près que, malgré la brume, il aperçoit la grande bouée rouge d'atterrissage qui se trouve au Sud de Fire Island.

Mais le calme est total, et le courant porte au large.

Il n'y a pas ici de point d'honneur à respecter, Dumas va tout simplement héler un des innombrables canots à moteur qui passent, allant vers le grand port.

Il en appelle un, deux, dix. Tous continuent leur route, sans daigner répondre.

Dumas est d'abord surpris, peiné, car jamais, en nul pays, au cours de tant d'années passées parmi les gens de mer, il n'a vu fait pareil.

Le courant est fort, *Lehg II* est entraîné, la bouée disparaît ; le calme dure toujours.

Dumas hèle de nouveaux « passants ». Toujours mépris total. En veut-on à son pavillon argentin ?

Le navigateur solitaire sent la colère le gagner. Et, quand la brise se lève enfin, de l'Est, au lieu de s'en servir pour gagner New-York au louvoyage, il laisse porter, fuit vers les Açores.

Noble ressentiment... mais décision cruelle : les Açores sont à un bon mois de mer, et les vivres de *Lehg II*, après quinze jours de traversée, sont presque épuisés.

Dumas n'a pas les cartes des îles. Avec un peu de chance, ce ne serait pas grave : par beau temps, petite brise, il pourrait entrer, en suivant les autres bateaux.

Oui, mais la chance, non seulement ne veut pas, mais même exagère : aux Açores, à Madère, aux Canaries, une sorte de fatalité semble jouer, qui envoie, soit un coup de vent, soit un calme en plein courant.

Dumas, jour après jour, meurt de faim.

Le récit détaillé de cette tragique aventure n'a pas encore été publié. Tout ce que nous savons, c'est que, sous les tropiques nord, il fit plus de 1.200 milles pour n'en gagner que 300 utiles ; que, à bout de souffrance, il pensa saborder son bateau pour couler avec lui. Il prépara son testament, le mit dans une grande bouteille grée d'un petit mât et d'un pavillon, qu'il décida de jeter à la mer après avoir bu sa dernière bouteille de champagne, seul « vivre » restant.

Le vapeur *Serrante* arriva à point pour l'arrêter, et lui donna quelques maigres provisions.

Mais les malheurs n'étaient pas finis : dans le Pot-au-Noir (la zone de calmes et de grains équatoriale), il déchira son artimon, dont la toile était cuite ; la poulie de grand voile se brisa ; monté dans la mâ-

ture pour réparer, il se blessa, vit le moment où il ne pourrait pas redescendre, n'y parvint qu'exténué, dans un dangereux état de faiblesse.

Enfin il arriva au port brésilien de Macuripe après cent vingt et un jours (quatre mois !) de navigation solitaire sans escale, quasi sans vivres, autour de l'Atlantique ! Il avait maigri de vingt kilos.

Il gagna El Céarà le 21 septembre 1946, puis, après un repos insuffisant, mal rétabli, il reprit la mer, accomplit en trente-cinq jours, temps record, la difficile traversée d'El Céarà à la Paloma, mais s'échoua sur la côte d'Uruguay, là même où Slocum s'était mis au plain (l'histoire cocasse du jeune gaucho !) et où Michel Formose avait perdu son *O. K.*

Enfin, en janvier 1947, il rentra à Buenos-Aires, silencieusement, tristement, dans une atmosphère bien différente de celle de son retour triomphal du tour du monde. Et pourtant...

Vito Dumas, tout comme jadis Gerbault, a fait don de son bateau à l'École Navale de son pays. Espérons que *Lehg II*, le petit voilier existant actuellement qui fit, et de beaucoup, les plus longues traites sans escales, et affronta les pires mers, n'aura pas le triste sort de *Firecrest*, coulé en remorque.

Vito Dumas est reparti pour une grande tournée (de propagande argentine) le 7 novembre 1953, avec sa nouvelle goélette *Juan Péron* ; mais celle-ci porte un nombreux équipage de pilotins.

UNE MAISON AUTOUR DU MONDE

La mer est quelque chose de terrible !

Voilà l'impression que l'on garde de l'histoire de Vito Dumas, de celle de Sandefjord, de celle de Gilboy, de celle de Moitessier, de celle de Cannet.

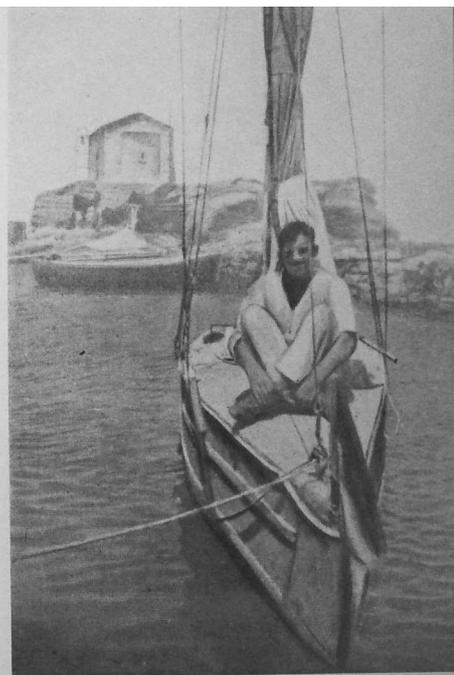
Eh bien non, elle n'est pas toujours cette mégère. On peut même faire en sorte qu'elle ne le soit jamais; on peut lui confier sa petite famille, sa maison, sa vie quotidienne.

Sa petite famille... ou sa grande !

C'est ainsi qu'un Allemand, le capitaine Vehling, fit en 1894 une étonnante « excursion familiale » avec sa femme et... sept enfants ! Partis de San Francisco, ils étaient six semaines après à Honolulu; puis, après cinq semaines de mer, dans l'une des îles Mariannes, où M. Vehling avait, par correspondance, acheté un terrain ! Les 6.700 milles du voyage s'étaient déroulés sans incident. Trois fils, et une fille de quatorze ans, prenaient les quarts de jour, Vehling et sa femme les quarts de nuit. Et les trois petits tenaient à merveille le coup.

La tradition n'est pas perdue : en 1949-50, *Debonair*, un beau yawl de 17 tonneaux, « baladait » de Falmouth à la Nouvelle-Zélande, par Panama, un

Le chef-d'œuvre de Zitt



Deux des trois solitaires qui ont passé le Cap Horn : Al Hansen et Vito Dumas. (Le troisième est Bardiaux.)



Hindou, Pat Fisk et sa femme Maureen, avec deux enfants de trois et cinq ans.

A la mer, ceux-ci étaient amarrés sur le pont, avec, pour jouet, un seau d'eau de mer. Par mauvais temps, on les installait dans la cabine, où, avec des morceaux de craie, ils faisaient de magnifiques dessins sur le plancher.

Ils adoraient cette vie. Un jour, l'aîné, Robin, dit à son père : « Papa, j'espère que je pourrai continuer à naviguer jusqu'à ce que j'aïlle près du Bon Dieu. »

A quoi Fisk, qui venait de manquer se mettre au plain sur l'île de Fuertaventura, répondit *in petto* : « Ça pourrait être plus tôt qu'il ne le suppose. »

Contrairement à celle de Tambs (avec bébés nés), cette aventure finit bien.

On nous dira : les routes des familles Vehling et Fisk se faisaient dans l'alizé.

Bon. Alors, veut-on un tour du monde ? En voici un, dans les années 1934-1937.

**

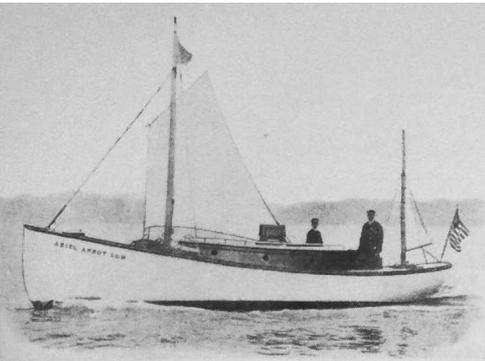
*Igdrasil*¹ était un brave, large, solide, tranquille bateau.

Pas tellement grand : long de 11 m. 30, comme le *Spray* de Slocum, qui lui avait servi de modèle, et aussi large que lui (4 m. 32), ce qui n'est pas peu dire.

Pour les marins épris de vitesse, un exemplaire de ce qu'ils appellent avec mépris « une vraie baille ».

Pour les gens aimant le confort : « Une vraie maison. »

1. Ce nom désigne l'arbre de vie qui porte le monde, dans la mythologie scandinave.



Abiel Abbot Low
fût à pétrole flottant !

Un cockpit-terrasse ! *Igdrasil*



Remarquer :

- la robe de Mme Strout ;
- le parc à tortues, sur tribord arrière ;
- le sillage sans remous.

Oui. Une vraie. Une maison bien habitable, avec cuisine (fourneau à charbon), office pourrait-on dire, chambre, et... terrasse. Car comment nommer autrement que « terrasse » l'immense cockpit sans banes, prenant tout l'arrière, où, autour de la roue de gouvernail, pouvaient s'installer équipage et visiteurs dans des pliants « transat » ? (Voir la photo en hors-texte).

Et pourtant, cette baille, cette péniche, cette villa (on se surprend à chercher les géraniums), a fait, sous une voilure de sloup d'abord, puis de ketch, le tour du monde. Sans l'avoir voulu, d'ailleurs ! M. et Mme Strout, de Floride, avaient simplement l'intention d'aller voir les fjords de la Nouvelle-Zélande. Mais, tout comme Pidgeon, arrivé là, on s'aperçut qu'il était beaucoup plus simple de revenir par l'autre côté.

Igdrasil fut construit par R. S. Strout, professeur assistant à l'École de Technologie d'Atlanta ; il fit tout lui-même, à grand-peine (il trouva cela bien plus difficile que de naviguer !), mais fort proprement. Quand ce fut terminé, parachevé, bien figolé, Strout partit, en juin 1934, de Jacksonville (port du Nord de la Floride, sur l'Atlantique), avec, pour tout équipage, sa femme, montagnarde du Colorado, et sans connaître, l'un ni l'autre, plus que les rudiments de la navigation. Il pensa que le voyage jusqu'à la Jamaïque, tout émaillé des tempêtes d'été familières en ces parages, lui enseignerait ce qu'il aurait besoin de savoir par la suite, s'il devait y avoir une suite. Car il n'avait pas du tout choisi entre trois conclusions : y périr, s'arrêter là et revenir, ou bien continuer.

Ma foi, cela alla fort bien. Strout avait pris fonction de capitaine, de navigateur, et de matelot ; sa

femme, de ménagère, et, tout de même, d'homme de veille, prenant le quart... quand il ne faisait pas mauvais, car dans ce cas elle n'avait pas la force suffisante pour barrer. Mais elle ne jouait pas du tout au « vieux loup de mer » : femme elle est, femme elle restera, avec l'attribut classique de son sexe : des jupes. Oui, belles plaisancières, qui jugez impossible (et cela nous paraissait fort juste) de passer l'après-midi en mer sans pantalon.

Dans la mer des Caraïbes, entre les Antilles et Panama, les fameux « grains à arche noire » furent au rendez-vous. Les premières fois, l'équipage roula de la toile à chacun d'eux, la renvoya ensuite. Mais bientôt ledit équipage, voyant qu'il en survenait une bonne douzaine par jour, trouva beaucoup trop fatigant de manœuvrer ainsi sans arrêt, et décida de tout laisser dessus, de faire confiance à la robustesse du bateau comme à la solidité de la toile neuve. Et cela se passa très bien.

Le canal de Panama, lui aussi, se passa très bien, à couple avec un petit vapeur ; et ensuite...

Et, ensuite, Mme Strout parle. Elle parle avec abondance et de façon charmante des îles, des Galapagos, des Marquises, etc., où le couple fait, les yeux tout grand ouverts, de magnifiques excursions. De mer, des traversées, plus question. Que raconterait-elle, puisqu'il ne se passe rien ? Tout au plus mentionner-elle des baleines qui, venues à toucher le bord (à moins d'un mètre, dit-elle), ont incommodé les voyageurs par... leur haleine fétide. Que font donc les représentants des dentifrices à la chlorophylle ? Bonne cliente, une bête pourvue de tant de fanons !

Aux Marquises, ce qui l'étonne est que le troc se

fait avec des bonbons; à Pago-Pago elle trouve bien jolis, au clair de lune, les toits de tôle ondulée (ô Gerbault). Aux Fidji, le troc se réalise à coups de belles images (des numéros du *Géographic Magazine*).

Enfin, on en finit avec les îles, les visites aux iguanes, les petits trajets de l'alizé. Il y a un grand saut à faire jusqu'à la Nouvelle-Zélande. Là, tout de même, on attrape un vilain coup de vent; mais *Igdrasil* est large et stable, sa mâture solide comme roc, sa voilure refaite, le vent se lasse avant lui.

Le but du voyage est atteint. On visite longuement, confortablement, délicieusement, les fjords de l'île sud de Nouvelle-Zélande. Pour pouvoir y circuler aisément à la voile — les fjords sont toujours traitres — *Igdrasil* est transformé en ketch (décidément, on imite Slocum jusqu'au bout).

On se souvient peut-être des temps affreux trouvés par Slocum, Voss, Rebell, Dumas, et tous les autres, dans la mer de Tasmanie, qui s'étend entre la Nouvelle-Zélande et l'Australie? Eh bien non, le home flottant s'y promène sous des brises d'été.

De même, dans les fjords, tout se passe sans douleur. On sait (il en est de même en Norvège) que les coups de vents y sont fort dangereux, s'enfilant dans ces sortes de corridors; en outre, la grosse difficulté est de mouiller, par des fonds beaucoup trop grands, ou de s'emboîser à des murailles à pic. M. et Mme Strout s'en tirent aisément.

Voilà. La visite des fjords est terminée. Que faire? Remonter l'alizé vers l'Amérique? Ce sera moins drôle. Laisser porter sur l'Australie, prendre le détroit de Torrès, etc.? Ma foi, c'est le plus simple. Mais M. Strout enrage: avant le départ, tous les imbéciles

lui ont dit naïvement: « Ah, vous allez faire le tour du monde, monsieur Strout? » Il a répondu chaque fois, avec mépris: « Pas question de cela. » Et voilà qu'il va leur donner raison...

Ce point d'honneur à l'envers n'est pas bien grave. Allons donc en Australie.

Voici encore la chance: effroyable tempête. Mais *Igdrasil* n'est pas encore parti; il est bien à l'abri dans le port de Wellington.

On attend que le temps s'arrange pour déramer; il reste quand même du vent, et M. Strout fait presque tout seul, à sa barre, la traversée jusqu'à Brisbane (1.200 milles), car sa femme n'est pas assez forte pour le relayer. Il est « un peu fatigué », et fort vexé parce qu'il empanne par deux fois. A travers le récit de sa femme, on sent cet homme aussi courageusement placide, aussi peu expansif qu'un Ecossais.

Nous les laisserons continuer: dans la même impossibilité, et la même joie de visiter les îles l'une après l'autre, le ketch-maison passe à Thursday (Grande Barrière), à Christmas, aux Cocos-Keeling, traverse l'Océan Indien, s'arrête à l'île Maurice et à la Réunion, arrive à Durban. C'est tout à fait incidemment que Mme Strout dit: « Comme je m'étais cassé une côte la semaine précédente quand j'avais été jetée par un paquet de mer sur un bitton d'arrière... » Si elle en parle, c'est qu'elle a bien peur de ne pas pouvoir visiter à fond l'île Rodriguez. De même, au Sud de Madagascar, les « grains en forme de mur noir » mettent à l'épreuve, dit-elle, la résistance de la mâture et de la voilure (restée dessus...), mais ont le bien grand avantage d'abattre la mer par leur pluie digne d'un appareil à douche...

Le Cap de Bonne-Espérance est doublé sans histoire, dans « des temps estivaux » : quelques coups de vent, mais bien plus encore de calmes.

Les « touristes enchantés de la maison flottante » continuent leur ronde émerveillée : Sainte-Hélène, l'Ascension, Fernando de Noronha. Et les voici aux Antilles.

— Quand êtes-vous partis d'Amérique, leur demande-t-on, pensant qu'ils viennent de l'Ouest.

— Trois ans.

— Trois ans ? Trois ans, depuis la Floride ? Que vous est-il arrivé ?

— Oh rien, répond Mme Strout, qui ne comprend pas le quiproquo. *Une navigation sans aventure* (sic).

Pendant la dernière traversée, dans la brume, elle commente pour elle-même :

— Trois ans, parmi d'étranges rivages de roches, de corail ou de sable ; mais tous ces obstacles naturels ont été bien amicaux : ils restent toujours tranquilles, se laissent gentiment éviter, pas une fois ne nous ont causé le moindre dommage.

Juste à ce moment hurle la sirène d'un vapeur qui fonce dans le brouillard. Sa lame apparaît d'abord sur l'eau calme, puis son étrave d'acier, ouvrant un puissant sillage, à quelques mètres.

« Ce fut, dit-elle, la seule minute angoissante de notre voyage de 38.000 milles ; les plus grands risques y ont été ceux de la civilisation... »

Allons, qui veut partir, comme Mme Strout, faire une belle croisière autour du monde, en son paquebot particulier, avec son capitaine-équipage de mari ?

Un mari qui semble aussi excellent navigateur que peu loquace et peu faiseur d'embarras.

Un tour du monde heureux, à travers des îles heureuses, par des gens heureux, accueillis partout par des êtres charmants, et des éléments bienveillants.

Chance inouïe ? Parti pris ?

Ou bien Mme Strout, marin sans le dire dans ses jupons, n'est-elle pas si vaillante, si bonne, si gaie, de caractère si bien fait, qu'elle trouve tout facile, tout beau, tout bon, tout joyeux ? Et que tout, sans doute, l'est effectivement quand elle passe, tant il est vrai que les choses, mer comme le reste, sont un reflet de notre âme.

LE CAPITAINE ROMER, PRÉCURSEUR DE BOMBARD

Les choses, et la mer, sont si bien le reflet de notre âme, que, de l'Atlantique tropical nord, de cette jolie mer bleue et blanche sous l'alizé, de cette mer franche par les navigateurs solitaires d'aujourd'hui en une véritable promenade derrière leurs trinquettes jumelles, le capitaine Romer, Allemand au cœur farouche, a trouvé moyen de faire un enfer.

En en faisant la traversée dans un kayak.

Tout le monde sait ce qu'est un kayak : une périssoire faite de toile imperméable tendue sur une armature de bois.

Une embarcation dans laquelle on ne peut ni bouger, ni se mettre debout, ni s'abriter entièrement.

Un engin déjà peu stable sur l'eau plate d'un étang ou d'une rivière, quelles que soient les acrobaties que certains accomplissent avec dans les rapides, prenant, d'ailleurs, des bains spectaculaires.

Or, c'est là-dedans qu'en 1928, cinq ans après la traversée de Gerbault, Franz Romer, capitaine au long cours de la *Hamburg Amerika Linie* affronta les lames du grand large, tout au long des milliers de milles qui séparent l'ancien monde du nouveau.

*

**

Folie ?

Pas entièrement.

Le capitaine Romer, tout comme plus tard Alain Bombard, poursuivait un but scientifique et altruiste. S'il n'avait pas songé à s'abreuver et à s'alimenter avec la mer et les poissons, de même que son successeur il voulait prouver qu'on pouvait se sauver, affronter l'océan, et gagner la terre, dans un engin de sauvetage minuscule, démontable, facile à charger à bord de n'importe quel bâtiment, grand ou petit.

En 1928, on n'avait guère encore utilisé les canots pneumatiques¹. Mais on commençait à oser se servir en mer de la toile caoutchoutée, qui permettait de construire des canots pliants, « berthons » et autres. Pour la rivière, on mit au point le kayak, imité des embarcations des eskimos, faites de peaux entourant une armature. N'oublions pas, à ce propos, que les eskimos n'affrontent en général pas de véritables mers, leurs plans d'eau étant normalement très limités par les glaces ou les îles.

Le principal défaut du kayak à la mer est que la toile a beau être tendue, elle fait, dans les intervalles de l'armature, des creux qui ne favorisent guère l'avancée, et qui donnent prise aux chocs de l'eau. En rivière, ce n'est pas bien grave en général. En mer, on imagine les clapotements, les claquements incessants, les secousses qui se produisent, et la faible vitesse obtenue.

Inversement, le principal avantage prévu, notam-

1. L'aventure de *Nonpareil*, en 1868, était restée un fait isolé.

ment sur les doris, était dans le « pontage » (si l'on ose employer ce mot, qui entend qu'on peut marcher dessus), dans le fait que l'avant et l'arrière d'un kayak sont recouverts. L'eau ne pénètre donc pas par là dans l'embarcation. Celle qui court sur ce pontage est en principe arrêtée et rejetée à la mer par une *hiloire*, planchette de bois dressée.

Les kayaks comportent aussi une « toile de pont », pouvant « faire étanche » avec le torse de l'occupant. Ceci, sur le papier, semble excellent pour la mer. Chacun a lu des histoires de Groënlandais faisant de l'« eskimotage », c'est-à-dire un tour complet, pour moitié sous-marin, ainsi équipés, sans embarquer une goutte d'eau... au-dessous de la taille, bien entendu.

Restait à voir ce que cela donnerait pour une longue traversée.

**

Le kayak Klepper du capitaine Romer, qu'il avait nommé *Deutches Sport*, « sport allemand », était, comme les autres, en toile caoutchoutée sur armature de bois démontable; il mesurait 6 mètres de long, 0 m. 95 de large, et, chargé, avait un tirant d'eau de 0 m. 25. Le capitaine ne lui avait apporté que de très légères modifications. Ne prétendant pas traverser l'Atlantique à la pagaie, il l'avait gréé d'une voilure de yawl : une grand voile — pas bien grande — à l'avant de l'hiloire, à l'endroit normal où l'on plante la petite mâture de ce genre d'engins, et une toute petite voile derrière son dos. Au total 5 m². Pour pouvoir gouverner tout en pagayant, ou tout en modifiant sa voilure, il avait installé une commande de gouver-

ner par ses pieds. Enfin, pour la sécurité, il y avait des flotteurs gonflés d'air, et, en cas de remplissage, des caissons à gaz carbonique se gonflant automatiquement.

Pour la plus grande étape, il fallait prévoir de l'eau et des vivres pour trois mois de mer au minimum, donc, marge de sécurité comprise, pour près de quatre mois.

Loger quatre mois d'eau douce et de vivres dans un kayak !

Un homme, sous les Tropiques, ne peut se contenter de beaucoup moins de deux litres d'eau par jour. Romer en compta 250 litres, 250 kilos, plus le poids des récipients (des boîtes soudées) soit 300 kilos au total.

La nourriture pèserait 220 kilos, plus les emballages, soit 250 kilos. Les fruits n'étaient pas compris dans ce poids.

Ajoutons-y deux petites voiles de rechange. Un peu de filin. Quelques vêtements. Un compas, un sextant, des « tables », un annuaire, 25 kilos de pétrole et un réchaud, etc.

Au total, le capitaine Romer devait emporter au moins 600 kilos. A-t-on idée de l'allure que prend en haute mer un kayak chargé de 670 ou 680 kilos, homme compris ? C'était la limite même de sa charge possible; le prospectus de vente disait : « Port en lourd, 600 kilos. » Et le prospectus pensait à l'eau d'un fleuve...

**

Le capitaine Romer prenait la même route que Gerbault. Plus précisément, il faisait la traversée

exactement comme Bombard : vers l'Ouest, avec le vent alizé.

Il était parti du Portugal (du cap Saint-Vincent, près de Lisbonne). En onze jours, « temps » très remarquable, il avait atteint les Canaries d'où (comme Bombard) il devait prendre le « vrai départ ».

Dès cette première traversée, il put mesurer l'effrayante aventure dans laquelle il s'engageait.

Ayant trouvé pas mal de vent et de mer, voulant profiter du vent pour faire de la route, il dut surveiller sans arrêt cette mer, dont la moindre lame pouvait le retourner, et dont les crêtes lui cachaient l'horizon. Ceci nuit et jour. Alors, voici comment il vécut, et dormit :

Il avait serré à sa taille la toile de pont. Malgré cela l'eau de mer pénétrait dans le kayak, tellement que le matériel se mit à flotter à l'intérieur. Une lame, même, défonça cette toile de pont. Le kayak se remplit entièrement. Heureusement, les appareils automatiques à gaz carbonique fonctionnèrent, le gaz gonfla les poches et les boudins, qui chassèrent un peu d'eau, et assurèrent la flottabilité. La petite pompe à pied que Romer avait installée ne marcha pas, du moins de façon suffisante; Romer dut se mettre à écoper le long de ses cuisses, avec une grande boîte à conserves vide, une boîte de quatre litres, carrée, qui passait juste entre son corps et la paroi (on imagine cette gymnastique). Il tint ainsi trois jours. Trois jours...

La quatrième nuit, dit-il en substance, la quatrième nuit sans sommeil, je devais barrer avec une grosse mer de l'arrière. Il ne fallait pas que mon attention se relâche pour une seule lame. Il fallait aussi que je

veille la terre (les Canaries) qui devaient bientôt apparaître. Mais il fallait encore que je dorme, le sommeil est le besoin le plus absolu de l'homme, j'en étais au point où il devient une question de vie ou de mort. Alors s'établit un étrange compromis, un équilibre de ces trois nécessités. Entre une crête de lame et la suivante, je dormais. Sur la crête, je m'éveillais, je donnais le coup de barre convenable, et je regardais l'horizon. Cela durait deux secondes, deux secondes de veille. Puis je me rendormais quatre à cinq secondes, juste assez de temps et avec assez de lucidité pour parer à la manœuvre et au guet. Le sens du danger était complètement disparu de moi, tout m'était égal. Je faisais pourtant ce qu'il fallait.

Vers minuit, une lame déferlante m'empoigna, fit virer le kayak, me passa entièrement dessus.

Je me retrouvai indemne, ou à peu près, de l'autre côté. Mais je compris aussitôt : le vent n'était pas si terrible qu'il pût causer en haute mer de telles lames : celle-ci indiquait l'approche de la terre; j'allais m'y jeter.

Il me semblait entendre le bruit que font des galets roulés sur une côte. Pourtant, je ne voyais rien. Soudain, j'entendis une voix me crier en anglais d'aller vers le Sud, et non plus vers le Sud-Ouest.

Était-ce une hallucination ? Sans doute, car je ne trouvai la terre que le lendemain après-midi. J'avais dû pourtant passer près d'une île. Et le peu de route sud que j'avais faite, avant de reprendre mon cap antérieur au Sud-Ouest, m'avait peut-être sauvé. La voix, pourtant, ne pouvait être celle d'un homme (qui donc se serait inquiété de moi, et aurait pu hurler assez fort du rivage ?) Pourquoi Dieu me cria-t-il en

anglais, à moi Allemand ? Pour que je comprenne que c'était lui, au voisinage de ces îles où l'on parle espagnol ou portugais ?

Quand je fus à l'abri du vent, masqué par l'île, je m'aperçus que les anatifes, les cravants, ainsi que les herbes marines de toutes sortes, avaient crû et poussé si vite, dans les eaux chaudes, qu'en ces onze jours elles avaient recouvert la toile du kayak d'une couche de dix centimètres, et l'arrêtaient complètement. Ceci était si vrai, que, au plein milieu du port d'Arecife, aux Canaries, le vent ne m'aidant plus, je manquai couler bas !

Cette traversée représentait 580 milles. La deuxième étape en compterait 3.670 directement jusqu'à New-York, ou 3.000 jusqu'aux Antilles, vers lesquelles pousserait l'alizé.

Ce fut finalement sur ces îles qu'il se dirigea.

Connaissant pourtant par expérience ce qui l'attendait, il reprit la mer le 3 juin 1928. Il savait qu'il partait pour trois mois au moins.

Trois mois assis, à jamais assis, sans pouvoir bouger. Sans pouvoir se détendre, plier les jambes, déplier le bassin, ni satisfaire normalement les plus humbles besoins.

Trois mois, avec la moitié inférieure du corps macérant dans l'humidité, aussi désastreuse avec la toile de pont que sans : avec, le kayak devenait une sorte d'étuve malsaine, de germoir, de pourrissoir à l'étouffée ; sans toile, l'eau de la mer et celle du ciel y pénétraient, et l'air intérieur restait fort confiné ; quant à la moitié supérieure du corps, elle rôtissait au terrible soleil du tropique, qui brûlait sa nuque, ses bras et

même sa tête, lorsqu'il eut, à la fin du premier mois, perdu son dernier chapeau. Une idée le hanta alors : un coup de soleil pouvait le rendre fou.

Trois mois sans vraiment dormir, sans s'allonger parfaitement pour cela, sans pouvoir se retourner, sans « oublier » tout à fait, car si l'embarcation se mettait en travers, elle chavirait, même par temps moyen.

Près de trois mois sans rien pouvoir manger de chaud, ni de cuit ou de réchauffé ; car, à lui comme à Harbo et Samuelson, comme à Gerbault, le réchaud à pétrole joua des tours. Mais, à bord d'un kayak, un « tour » devient tragique. Romer, pour faire sa pauvre cuisine, plaçait ce réchaud entre ses jambes. Un jour, le réchaud prit feu, et, pour n'être pas brûlé vif, Romer dut, d'un geste rapide, le jeter à la mer.

Trois mois à se contorsionner pour essayer de vider sous soi l'eau embarquée.

Trois mois d'un affreux bourlingage, secoué et heurté par chaque lame. Trois mois du clapotement exaspérant des toiles.

Trois mois de terreur, aussi : sans cesse, de grands poissons, requins et espadons, ou des cétacés, marsouins et baleines, venaient se gratter sur la fragile coque de toile, ou y manger ce qui y poussait. Un dispositif spécial avait été prévu pour alerter le navigateur dans ce cas ; cet appareil, inutile puisque Romer ne pouvait aucunement se défendre, devint vite un supplice supplémentaire, atroce pour ses nerfs. Afin d'éloigner ses assaillants, il tapait sur une boîte de conserve vide. La nuit, il allumait sa torche électrique. Mais les poissons-volants, alors, attirés, jaillissaient de la mer, le frappaient en plein vol au visage.

Un jour un requin géant et ses trois petits attaquèrent le bateau. Romer tira des coups de feu sans parvenir à les effrayer. Plein de rage, le gros requin nagea vers le bateau, et, plongeant au dernier moment, accrocha le fond du kayak avec son dos, si bien que Romer se sentit soulevé et put voir la frêle toile caoutchoutée se gonfler sous l'empreinte du dos du requin.

Celui-ci ne semblant pas vouloir abandonner le déjeuner qu'il se croyait promis, plongea à nouveau; Romer, saisissant le premier objet qui lui tomba sous la main, en frappa le dos de l'animal au passage; c'était la hampe du drapeau américain. Dans la bagarre, l'étoffe se déroula dans le soleil; le requin fit un bond, plongea et disparut à jamais.

« Victoire des couleurs américaines sur toute la ligne ! » écrivit sans rire un reporter...

Romer ne devint pas fou. Mais tout son corps était rongé par le sel. Des ulcères, affreusement douloureux, se créaient de toutes parts.

L'implacable soleil des alizés durcissait le sel en croûtes; les cheveux de Romer en étaient blancs. Enfin, de grosses averses tropicales vinrent le rincer. Mais il ne pouvait même pas se mettre debout pour en profiter, et ses jambes macéraient toujours dans la saumure.

Il avait dit : avant la fin d'août je serai aux Antilles. Il y atterrit le 31, dans l'île de Saint-Thomas, l'une des plus au Nord, droit dans le port après quatre-vingt huit jours de mer, quatre-vingt huit jours de « momie flottante », quatre-vingt huit jours de l'épreuve marine la plus surhumaine — oui, plus terrible encore que celle de Bombard, semble-t-il — qu'un homme ait jamais supportée volontairement.

Son visage, couvert d'une barbe de trois mois, était celui même de Robinson Crusoë !

Titubant, il put sortir de son engin, et s'effondra sur le quai. On le mena dans un hôtel, où il dormit « comme un cadavre » pendant 48 heures.

Quand il fut réveillé, tous les habitants de l'île connaissaient son histoire. On voulut le fêter. Mais les profonds ulcères, s'ils séchaient sur le haut de son corps, ne guérissaient pas sur ses cuisses, gonflées et rongées à la fois par l'eau de mer. On dut l'hospitaliser pendant plusieurs semaines.

Le gouverneur anglais de l'île, sir Evans, lui remit la décoration qui avait été spécialement créée pour Lindbergh, l'aviateur qui avait le premier franchi l'Atlantique, tout seul lui aussi, d'un coup d'aile.



Retardé par la lenteur des autorités américaines à établir ses papiers, le capitaine Romer repartit de l'île Saint-Thomas (Antilles) vers New-York, au début d'octobre, c'est-à-dire déjà en saison dangereuse.

Les jours passèrent.

De Saint-Thomas à New-York, il y a 1.500 milles; 1.200 jusqu'au Cap Hatteras, près duquel il était obligé de passer, et où on aurait dû le voir au plus tard un mois après son départ.

A mi-novembre, toujours rien.

Au début de décembre, un terrible cyclone monta du Sud au Nord, suivant exactement la route du kayak. Si, par impossible, Romer avait survécu jusque-là, son sort était maintenant réglé, de façon certaine.

Effectivement, on ne le revit jamais.

Cette tentative était sans doute un blasphème contre la mer. Mais elle mettait très haut l'énergie humaine.

**

De tels exemples n'arrêtent pas les fous qui — sans les nobles motifs de Romer et de Bombard — veulent établir des records; des records de l'absurde.

Parmi de nombreuses lettres que nous avons reçues, nous choisissons la suivante, qui nous paraît le monument d'inconscience le plus cocasse et le plus triste à la fois.

Cette lettre émane des environs de Paris :

10 août 1953.

Monsieur.

Je vous serais très reconnaissant si vous vouliez me conseiller sans trop me prendre pour un fou où tout au moins en vous rappelant qu'un homme sur vingt seulement est normal.

Voici ce dont il s'agit. A votre avis, un kayak DUO (longueur 5 m., largeur 0 m. 82, T.E. 11 cm., charge 250 à 280 kg.) équipé : d'une voileure houari de 5 m² 75, de flotteurs latéraux portant sa largeur utile à 4 ou 5 m. (?), de dérives latérales, gouvernail, double-fond, pontage, matériel de rechange, etc... embarquant un seul apprenti-navigateur, peut-il se permettre d'effectuer ou de tenter d'effectuer un tour du monde ?

Vous avez aisément deviné que si je vous demande cela c'est que j'ai envie d'effectuer un voyage de ce genre. Ne vous moquez pas, je suis plus ignorant que fou. Depuis trois ans je pense à ce voyage. A présent

seulement je possède les moyens matériels de le réaliser.

J'aime et j'ai toujours recherché la solitude. D'elle je n'ai pas peur, au contraire. Le plus dur certainement sera l'inconfort du bateau, mais j'y serai toujours aussi bien que le docteur Bombard sur son Hérétique.

Si un tel projet vous semble viable, j'aimerais connaître :

1) Quelqu'un qui puisse m'apprendre les notions de navigation indispensables;

2) L'adresse du docteur Bombard;

3) Les formalités à remplir pour être en règle pendant ce voyage;

4) Où puis-je me procurer cartes, instruments de navigation, loch, instructions nautiques, livres des phares, etc.;

5) Où faire traiter la voileure contre le piquage ?

6) Quels vêtements me conviendraient le mieux et où me les procurer ?

7) Le détail des exploits des prédécesseurs en kayak comme le capitaine Schott (1925), l'Autrichien Théodore Heim (1926), le capitaine Romer, Fritz Englen (1932), etc...

A ce voyage il faut voir plusieurs buts :

a) Prouver, une fois de plus, les extraordinaires qualités de résistance et de navigation du kayak;

b) M'évader de la civilisation et aller à la recherche de la vie simple, naturelle;

c) Effectuer le premier tour du monde en kayak, seul, à 27 ans, mais sans limite de temps (voir la suite);

d) Ne jamais faire escale sur un continent, mais

toujours sur une île; voir le plus d'îles possible et en faire (dans la mesure de mes moyens) un dénombrement (!!!) avec description, conditions de vie, position exacte, etc.;

e) Me mettre au service de quiconque désirera me confier une mission d'intérêt général, voire scientifique, vérification d'un fait, d'un lieu, etc., et par priorité vous et le docteur Bombard.

Ne désirant donner à ce voyage aucune publicité, je vous demanderai d'observer la plus grande discrétion. Espérant votre aimable réponse, etc...

Et voilà !

Après l'Atlantique, le tour du monde. Et pour quoi faire ? Pour le découvrir, pardi, pour dénombrer les îles (les quatre points d'exclamation, il est vrai, sont du correspondant lui-même). Quant à ne jamais faire escale sur le continent, cela paraît assez calé.

Nous avons répondu à cet excellent et entreprenant jeune homme de s'acheter un vrai bateau, et d'apprendre, bien progressivement, à s'en servir.

Alors, nous pourrons lui indiquer où faire « silicuner » ses voiles contre le « piquage », l'adresse du Service Hydrographique de la Marine, et celle du *Petit Matelot* !

HANS ZITT
HÉROS DE JULES VERNE

J. E. SCHULTZ, RECORDMAN DE LA FOLIE

On peut, Allemand, vouloir imiter Romer, et être un joyeux luron.

On peut, Américain, à 18 ans, pousser l'inconscience jusqu'au niveau de la grandeur.

On peut écrire (c'est de nous qu'il s'agit) des récits tout ce qu'il y a de vécus, et se demander si l'on n'a pas recopié du Jules Verne.

Comme disait, encore, La Fontaine : nous l'allons montrer tout à l'heure.

*
**

Le saumon naît tout au haut des fleuves, et les descend avant de parcourir les océans.

Hans Zitt, puis J.-E. Schultz, ont chacun pris au voisinage de sa source le plus grand fleuve d'un continent, l'ont suivi jusqu'à la mer, avec des embarcations adaptées à cet usage... puis ont continué. La mer a bien voulu.

*
**

En mars 1927, Hans Zitt, étudiant allemand, fit dans la montagne suisse une terrible chute. Il dut rester quatre mois en clinique, et en sortit avec une jambe irrémédiablement abîmée. Jamais plus il ne marcherait convenablement.

Le coup était dur pour un sportif comme lui.

Renoncer au sport ? Jamais. Il suffisait d'en choisir un où l'on soit porté : vélo, cheval, bateau. Cheval ? Bonne idée. Bien que sorti de clinique avec cinquante marks pour toute fortune, il acheta... une selle. Nous avons connu comme cela un gars qui, voulant naviguer, acquit une ancre et un feu de tête de mât ; il lui suffisait d'évoquer ce qu'il y aurait entre les deux.

Mais le cheval ne venait pas se placer sous la selle et le professeur d'équitation dégoûta Zitt en lui faisant étriller la rosse de manège à très cher de l'heure ! Zitt pensa qu'un bateau pouvait être construit par lui-même à bon compte.

Il fouilla les librairies, mais jugea ruineux les ouvrages de navigation ; il finit par tomber sur une mince plaquette : *Comment construire un bateau à voile*, dans une collection *Jeux et Travaux*. Quelque chose de dérisoire, dit-il¹, juste bon à aider un collégien à construire un baquet pour navigoter sur l'étang du village.

Zitt acheta pourtant la plaquette² et, le soir même,

1. En France, la petite série : « Construis toi-même ton Sharpie, ton Moth, ton Caneton, ton Alle, ton Mousse », de notre grand G.-P. Thierry, aux Editions Maritimes et Coloniales (17, rue Jacob, Paris), ainsi que les ouvrages de Dervin, de Sergent, de Gatt, de Laborie, ne sont nullement dérisoires.

2. Nous avons sous les yeux cette plaquette. Un poème...

se mit au travail pour agrandir le plan. Il estima que la construction pourrait se faire en quatre semaines ; elle dura sept mois.

Le bateau — dont la photo, que nous reproduisons en hors-texte, ne donne pas une idée très avantageuse — avait 6 mètres de long, 1 m. 70 de large, une dérive « sabre », c'est-à-dire s'enfilant verticalement dans un puits de dérive central (voir Rebell, premier volume). Il était demi-ponté, avec petit pontage avant, rouf percé de six hublots, et cockpit ouvert. Le petit rouf abritait une couchette et une table pliante, qui, encombrante, passa par-dessus bord. Zitt signola les détails, mit l'éclairage électrique, et ajouta un tas de bibelots parfaitement inutiles.

Ne doutant de rien, il pourvut son navire d'un énorme gréement : mât de 11 mètres (fichtre !), et voile de 30 mètres carrés (bigre !) ; cela eut un grand avantage : au fur et à mesure que Zitt avança en kilomètres (sur le Danube, on ne parle pas de milles) et en expérience, il enleva une rondelle de mât, une laize d'étoffe, une autre rondelle, une autre laize ; tant et si bien qu'à la fin, la voile était ramenée à... 7 m² 50 !

Zitt chargea son enfant bien-aimé sur un camion, et le fit porter à Ingolstadt, sur le Danube.

Désastre ! Aussitôt mis à l'eau, *Bayern* (c'était son nom ; Zitt emmenait ainsi sa patrie bavaroise avec lui) s'emplit comme un panier.

Comme, d'autre part, Zitt avait oublié d'amarrer à berge le bout², il s'en alla au courant, emmenant le gars et un copain, occupés, l'un (le copain) à écopper désespérément (il ne savait pas nager), l'autre à pagayer en vain avec une planche arrachée du paillol (plancher). Un échouage sur un banc de sable provi-

dentiel sauva l'équipage d'une immersion prochaine. Le bateau, halé au sec, fut inspecté, la couture coupable calfatée, la coque étanchée, et l'honneur sauf.

Zitt n'avait plus qu'à partir. Pour où ? Très loin, très loin. L'Extrême-Orient le tentait. Et ensuite, pour quoi pas le tour du monde ?

Seul ? Non. Parmi de nombreux candidats de son acabit, il choisit le plus capable (en paroles), le plus sûr, etc.

Restait à trouver de l'argent. Par démarches et par correspondance, Zitt parvint à intéresser à son affaire des « entreprises commerciales ». On aimerait savoir lesquelles ?

Et en route, avec le courant.

Vienne n'est pas loin ; les 380 kilomètres sont vite franchis, et les innombrables incidents de cette « école des mousses » sont accueillis par des rires. Les rires de Zitt, du moins, pour qui le froid, la pluie, les bains forcés, sont des joies. L'équipier...

L'équipier fidèle, sûr, etc., disparaît à Vienne. Zitt l'attend ; mais au bout de quelques jours il reçoit une carte de lui de Munich, où il trouve qu'il fait plus sec.

Zitt le remplace par un globe-trotter. Le rôle d'un globe-trotter étant de trotter autour du globe, sans doute, pense le garçon, celui-ci fera-t-il plus de 380 kilomètres. Avec lui, pour arrondir un peu le pécule de départ, il organise une conférence ; fiasco complet, comme on s'en doutait. Il n'y a plus qu'à s'en aller.

La mauvaise saison (de 1928) s'avavançait. L'eau du Danube se faisait froide et brumeuse, puis gelée sur les berges. La cabine de *Bayern* n'était plus tenable.

Un paysan hongrois hébergea une nuit les deux

garçons dans son écurie. Mais, si les jeunes gens ont coutume de dormir la nuit, les chevaux, non. Ils mangent. Celui qui était l'hôte habituel de ces lieux trouva à son goût le pantalon (en fibre de bois ?) et le chapeau — sans doute tout épicés d'exotisme — du globe-trotter. Tragi-comique ! Non, tragique tout court : dans la coiffe du chapeau était caché un billet de cent marks, toute la fortune du malheureux. L'histoire ne dit pas s'il se tissa un fond de culotte avec la crinière du cheval.

A la frontière serbe, les douaniers demandèrent une caution ridicule, de plusieurs fois la valeur du bateau ; d'ailleurs, grosse ou petite, elle était encore infiniment trop élevée, puisque en bon algèbre alpha ou epsilon sur zéro sont tout autant égaux à l'infini. Heureusement les douaniers hongrois, qui avaient sympathisé avec nos gars, leur conseillèrent de se laisser dériver avec le courant, à la muette, pendant la nuit. Ainsi fut fait. Et, ensuite, dans l'intérieur de la Serbie, personne ne s'occupa plus du canot.

Mais, à Belgrade, on annonça des glaces en aval, presque pas de courant, et des vents debout, avec des lames d'un bon mètre, le fleuve ayant un kilomètre de large. Zitt s'arrangea avec un chaland allemand, qui lui promit la remorque. Hélas ! Le temps de venir, le chaland était parti. Il fallut donc franchir tout seuls le mauvais passage, puis l'interminable défilé de Kazan, dit « Portes de Fer », encaissé sur 180 kilomètres entre des murailles de presque mille mètres, ceci sur un fleuve convulsé et bouillonnant de remous comme une chaudière.

Il fallut hiverner à Giurgiu, le grand port du pétrole, au milieu de la plaine roumaine. Là, le globe-

trotter continua de trotter seul, et Zitt passa l'hiver, laissant *Bayern* dans un hangar, à visiter la Roumanie, en vivant d'articles sur la Roumanie qu'il envoyait en Allemagne, et d'articles sur l'Allemagne qu'il vendait aux Roumains.

Le printemps de 1929 fut tardif; enfin la neige fondit, Zitt put songer au départ. Il fit sauter le rouf du bateau, le remplaça par une teugue (ce que, dans un navire, on appelle le château-avant) qui donnait un pont bien dégagé. Puis il raccourcit son mât, pour la quatrième fois... Après quelques journées sur le large fleuve, Zitt arriva à Sulina, au bord de la mer Noire.

Fini de faire le marin d'eau douce. A nous, la mer !

Mais Zitt se souvint qu'il n'avait jamais pris le large; tout juste avait-il traversé de Fiume à Raguse à bord d'un vapeur. Alors, il fit connaissance des pêcheurs et du pilote de Sulina, leur demanda conseils et instructions. Ce petit gars n'était point sot; et il apprenait les langues en un tournemain.

A l'aube du 25 avril, il se mit en route pour le Bosphore, par une jolie brise portante de Nord-Est.

Très sage, Zitt profita de la Mer Noire pour s'entraîner en faisant de la petite croisière côtière : chaque soir, quand c'était possible, il mouillait sous la terre ou dans un petit port, pour dormir quelques heures.

Nous ne pouvons raconter ici les émerveillements de Zitt dans le Bosphore, son dégoût du port de Constantinople, son long séjour ébloui dans cette ville d'Orient dont il rêvait, sa route jusqu'aux Dardanelles.

Les premières difficultés marines l'attendaient à Cumbas, où un orage violent l'assaillit. Filant comme une flèche, il vit une jetée à moitié démolie; c'était

un abri, précaire peut-être, mais qui valait mieux que rien. De la côte, on l'avait vu, et lorsqu'il s'approcha, la plage se couvrit de monde.

Par signes, ces gens lui firent comprendre que le fond était de mauvaise tenue et qu'il devait envoyer un bout à terre. Il réussit à leur faire passer un cablot qui fut saisi par la foule, laquelle se mit en devoir de tirer *Bayern* au sec, sans demander son avis au capitaine. Enfin, le bateau fut sur la plage... sa dérive complètement pliée.

Zitt fut salué par le gendarme de l'endroit et dut serrer au moins une cinquantaine de mains. Il fut ensuite poussé vers le café le plus proche, où, auprès de la table, il dut répondre à mille interrogations, notamment concernant sa profession. C'était une question embarrassante, car les journalistes sont fort mal vus en Turquie. Il déclara donc qu'il était mécanicien. Il devait, le lendemain, payer ce mensonge.

Le gendarme vint le voir alors qu'il réparait la dérive de son bateau et lui demanda s'il était vrai qu'il était ingénieur; cette rapide montée en grade lui tourna la tête et Zitt répondit « oui ». Le gendarme l'entraîna alors à la centrale électrique, où le générateur refusait de fonctionner. Le moteur étant allemand et Zitt aussi, devaient, dans l'esprit des naturels, pouvoir s'entendre. Il ne restait plus qu'à essayer; Zitt prit une clef et se mit, d'un air absorbé, à dévisser tous les écrous à sa portée, puis à les remettre en place. Il poussa alors le bouton du démarreur... et le moteur se mit en route ! Zitt ne demanda pas son reste, et partit avant que ce fichu moteur ne s'arrêtât de nouveau.

A Kum Kale il descendit à terre pour visiter les

ruines d'une forteresse où les Allemands s'étaient battus pendant la guerre de 14-18. Lorsqu'il revint... plus de bateau. Il le découvrit enfin, ballotté par les lames, dérivant au large. Pas un canot en vue. Il se déshabilla rapidement, se mit à nager pour le rattraper. Il ne l'atteignit qu'après deux heures d'effort, deux heures pendant lesquelles il eut loisir de réaliser la sottise qu'il venait de faire, car le courant aurait pu l'emporter en haute mer et on n'aurait plus jamais entendu parler de lui.

Un ami l'ayant invité à Athènes, et ce trajet étant un grand détour, il laissa *Bayern* dans le port de Mytilène et prit passage à bord d'un vapeur.

Là, il rencontra un Grec qui, au cours de la conversation, s'écria tout à coup : « Vous êtes l'homme que je cherche ! »

— Voilà, expliqua-t-il : un bateau dont je suis propriétaire (c'était inexact) a coulé sur un récif près de l'île de Crète; il s'agit d'aller y récupérer une cassette contenant sept cents livres-or. L'épave est au pied de la falaise, par 30 mètres de fond. Pour deux gars courageux, ce ne sera rien que d'y plonger.

Nous empruntâmes donc, raconte Zitt, un scaphandre à un pêcheur d'éponges, et nous nous rendîmes au-dessus de l'épave. Aucun de nous deux n'avait jamais enfilé ce machin-là, aussi étions-nous plutôt nerveux. Le Grec descendit le premier et remonta après dix minutes, complètement épuisé. Le matin suivant, je fis moi-même un essai. L'entrée de la cabine de l'épave était encombrée; je la dégageai, et pénétrai à l'intérieur. J'allumai ma torche électrique et reçus le plus grand choc de ma vie : en face de moi

se trouvait un homme ! Je poussai un cri qui résonna douloureusement dans le casque de cuivre. L'homme avait les yeux grand ouverts, et la langue lui sortait de la bouche. C'était le capitaine du bateau coulé qui depuis deux ans (?) attendait dans cette cabine. Il me fallut un long moment pour reprendre mon souffle. Puis, poussant le cadavre de côté, je me mis à la recherche de la cassette. Je la trouvai bientôt et la fixai solidement à la ligne qui pendait du bateau. Après quoi, je remontai le plus vite possible.

Aussitôt sorti de mon costume de caoutchouc, nous halâmes la ligne.

Hélas ! la cassette n'y était plus ! Dans ma hâte et mon trouble, je l'avais mal amarrée !

Il faudrait donc recommencer. Pourvu que la cassette n'ait pas été jetée dans la vase !

Hélas encore, un coup de vent se leva et, quand il fut calmé, l'épave avait glissé plus bas, il était impossible de l'atteindre.

Après cette aventure, Zitt rejoignit son bateau et fit voile vers Smyrne. Juste avant d'arriver dans ce port, il s'échoua et ne parvint que le lendemain matin à se tirer d'affaire; le bateau faisait de l'eau, et Zitt entra à Smyrne juste à temps.

Dans ce port, il rencontra le capitaine d'un navire polonais qu'il avait connu lors d'une escale et qui lui proposa, le vent étant debout, de le remorquer jusqu'au cap Kara Burun. Mais, selon l'usage, le navire partit à toute vitesse; Zitt s'attendait à ce que l'étrave de *Bayern* fût arrachée, tant les à-coups donnés par la tension brusque du câble de remorque étaient violents.

La mer grossissait, cela allait finir mal. Zitt se mit à crier, mais sans effet. Enfin, un marin aperçut ses gesticulations et le remorqueur stoppa. Zitt demanda d'aller plus doucement; mais le capitaine lui cria : « Laissez votre infernale caisse, et montez à mon bord ! »

Zitt, indigné, largua la remorque, et le vapeur disparut bientôt dans le crépuscule qui tombait.

Zitt se trouvait de nouveau seul. Il ventait. Le garçon voulut envoyer le foc; celui-ci partit aussitôt en lambeaux; il le remplaça immédiatement, et quelques minutes après le nouveau foc partait à son tour. Ce ne fut qu'en amarrant quatre couvertures l'une sur l'autre, en guise de voile de cape, qu'il parvint à rester maître de son bateau. (Voilà une voilure pour le moins originale.)

Les lames devenaient de plus en plus hautes et courtes. Zitt était à tout instant couvert d'embruns. En essuyant son visage de la main, il sentit du sable rouler sur sa peau. Du sable ! La côte ! Il allait y être jeté, sans pouvoir rien tenter pour sauver son *Bayern*. La quille talonna, le mât se brisa en deux, une lame couvrit et remplit le bateau d'un seul coup; Zitt sauta à l'eau et, roulé par les lames, nageant et marchant, arriva sur la terre ferme. Il vit une hutte dans les herbes près de la plage, et s'y endormit.

Le lendemain, revenu sur la plage, il y trouva deux gendarmes. A l'examen, il apparut que *Bayern* était réparable. Zitt obtint l'autorisation d'habiter chez un ingénieur et de rester sur le territoire turc le temps nécessaire aux réparations. Cet ingénieur, un homme charmant, avait été pendant la guerre en contact avec des troupes allemandes; aussi avait-il décidé d'appren-

dre l'allemand; pour cela, il s'était enfermé pendant quinze jours dans sa chambre avec des livres, et avait travaillé selon une méthode toute personnelle; pour apprendre les verbes, il se mettait dans le crâne : « Je vais »; mais, trouvant la conjugaison trop difficile, il continuait : tu vais, il vais, nous vais, vous vais, ils vais. De même, trouvant les substantifs verbaux pratiques, il en formait avec tous les verbes en ajoutant l'équivalent allemand de « age »; le sommeil devenait ainsi le dormage, le repas, le mangeage. « Une conversation avec lui, dit Zitt, était une véritable séance de guignol ! »

Après trois semaines, *Bayern* fut réparé, et Zitt put reprendre la mer. Ayant croisé un moment dans la mer Egée, il partit d'Agia Nikolaos, petit port de la côte est de l'île de Crète, pour la traversée de 400 milles vers Port-Saïd. C'était sa première traite au grand large. Les deux premiers jours, il bénéficia d'une brise assez fraîche de Nord-Est, aussi ne dormit-il pas, pour en profiter au maximum; mais le troisième jour, la brise tomba, la vitesse se réduisit à deux nœuds. Il y avait soixante-douze heures qu'il était en route et il avait parcouru environ 100 milles, d'après le loch (car il ne savait pas faire le point); ce pauvre *Bayern* faisait ce qu'il pouvait. Il ne gardait pas son cap tout seul, aussi Zitt mouillait-il l'ancre flottante et dormait-il... les nuits entières.

Le treizième jour, la mer devint plus jaune, il pensa qu'il devait approcher de la côte; il allait enfin voir l'Afrique ! Toute la journée, il observa l'horizon à la jumelle, mais, la brise étant très faible, il avait à peine une vitesse suffisante pour manœuvrer. Il tremblait que quelque courant ne le dépalât de sa route.

Vers le soir enfin, il aperçut une mince ligne verticale sur l'horizon : le phare de Damiette. En somme, le néophyte avait fait une excellente navigation.

Son enthousiasme pour la terre africaine tomba vite : à la police, on l'informa que, pour entrer en Egypte, il fallait déposer caution de cinquante livres. Zitt, qui n'en avait que vingt, implora. Mais le policier trancha : « Je regrette, retournez en Grèce, vous ne pouvez débarquer en Egypte ! » Il fit signe à un Arabe et lui tint un discours que Zitt ne comprit pas, puis ils l'accompagnèrent au port et le conduisirent à bord d'un vapeur grec. Il était sur la passerelle, les policiers discutant avec le commandant, lorsqu'une des grues souleva *Bayern* et le déposa sur le pont.

Zitt entra dans une colère folle et jura dans toutes les langues qu'il connaissait, ce qui faisait un bon nombre.

Mais il fallut obéir. En trente-six heures, le vapeur fut en Crète : lorsqu'il y était passé à son bord, Zitt avait pu y débarquer, étant considéré comme marin, mais, y arrivant comme passager d'un vapeur, et n'ayant pas de visa, il lui était interdit d'aller à terre !

Et hop, le v'là reparti.

Le vapeur faisait escale dans tous les ports de la mer Egée ; partout il en fut de même, de telle sorte que lorsqu'il revint vers Port-Saïd, Zitt était toujours à bord ! Six semaines après son départ forcé, il rentra triomphalement dans le port égyptien, et la première personne qu'il rencontra fut le policier qui l'avait embarqué. Celui-ci tomba presque de saisissement en voyant Zitt. Que faire ? L'obliger à tourner en rond à jamais ? Se lassant, les autorités l'autorisèrent enfin à débarquer.



Sea-Fever. Le tronc d'arbre creusé de Schultz.

Mais pour obtenir l'autorisation de traverser le canal de Suez, il restait nécessaire de déposer les cinquante livres requises. Il répondit qu'il attendait un mandat.

Quelques jours plus tard, il rencontra un Espagnol qui lui proposa cinq livres pour boxer dans un cirque. Il accepta sans hésiter... et reçut une tripotée qui valait largement la somme.

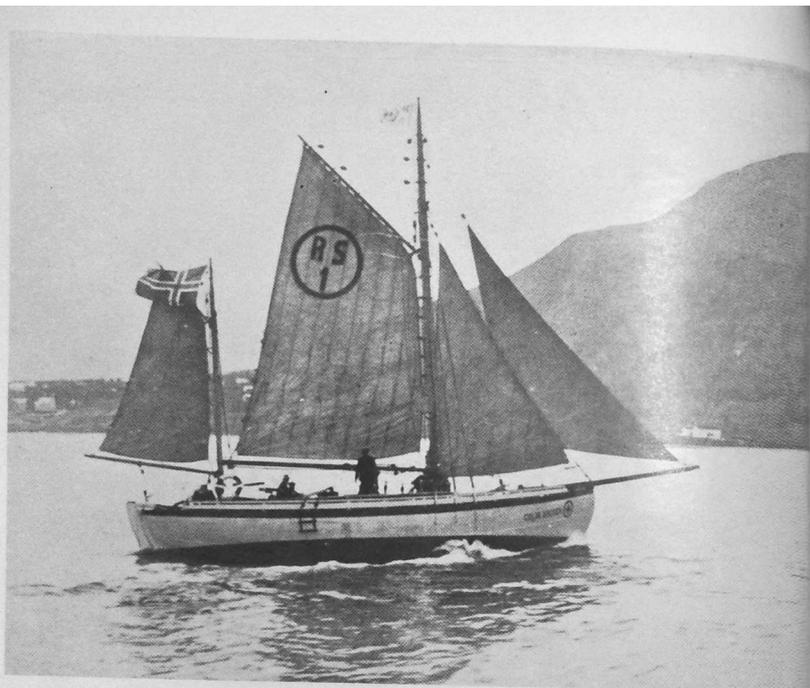
Il gagna ensuite deux livres et une voile neuve, où était inscrit en grosses lettres : « Je viens d'Allemagne, avez-vous un kodak pour me photographier ? » ; on a deviné comment : avec cette voile il devait croiser une ou deux heures par jour dans le port, à titre publicitaire.

Cela ne lui faisait que vingt-sept livres. Mais il put emprunter les vingt-trois livres manquantes et les rendre à la sortie du canal.

En mer Rouge, il eut une attaque de malaria et, pour comble de malheur, une fuite au réservoir à eau le laissa sans boisson. Le voilà étendu dans sa cabine avec 40° de fièvre pendant deux jours, sans une goutte d'eau, dans une température, elle aussi, de 40°. La côte n'était pas loin, mais il n'avait pas la force de manœuvrer. Il entendit crier, et crut qu'il délirait ; c'était un vapeur grec qui, ayant aperçu le petit bateau sans personne à la barre, s'était approché. Enfin de l'eau !

Il se leva et... son émotion fit disparaître la fièvre, dit-il (à étudier ; l'émotionno-thérapie). On lui donna de l'eau, des fruits et lui proposa de le prendre à bord, ce qu'il refusa naturellement.

Il fit escale à Muela, el Waldi, Janbo el Bahr et



Sandefjord, quand il était pilote. (Photo communiquée par E. Tambi)



Le capitaine Romer et Deutscher Sport

Djidda, puis à Port-Soudan, Massaoua, el Hodeida, pour arriver à Aden.

Il avait ensuite l'intention de longer la côte jusqu'à Oman. Entre Haura et Makalla, il vit un bouquet d'arbres sur une colline et pensa trouver de l'eau. Il débarqua donc avec une cruche, et, comme le pays était peu sûr, prit son mousqueton et une baïonnette qui pouvait être fixée au canon. Près des arbres, il rencontra deux hommes avec trois chameaux; rassemblant tout son arabe, il les salua en leur demandant s'il y avait de l'eau. L'un des hommes répondit une phrase incompréhensible et Zitt, pressentant le danger, tourna les talons et prit le chemin de la côte. L'Arabe sauta à son côté et lui saisit le bras; de l'autre main, il lui arracha ses jumelles. Zitt s'approcha de lui pour les lui reprendre, mais l'Arabe agrippa la sacoche que le garçon portait à la ceinture. Celui-ci, levant le mousqueton, en donna un coup de crosse sur le tibia de l'homme, qui lâcha prise.

Cela continue comme au cinéma : Zitt prend ses jambes à son cou, dans la mesure où le lui permet sa patte estropiée; l'Arabe le poursuit, le rattrape sans peine, le saisit à la gorge; une lame brille à son poing.

Gros plan : le visage effrayé et rouge de Zitt; rictus d'angoisse; mais dans son regard luit soudain une farouche détermination : plus le choix !

D'un geste vif, il enfonce sa baïonnette dans le corps de l'homme.

Cela ne l'arrête pas !

(C'est un dur.)

Il lève son poignard...

Mais Zitt a le temps de lui assener un coup de crosse sur la tête; l'homme s'effondre sur le sable.

Récupérant tout juste ses jumelles, Zitt prend la fuite, clopin-clopant, aussi vite qu'il peut. Il saute à bord de *Bayern*. Mais l'autre Arabe arrive. Pas le temps de mettre à la voile avant qu'il ne soit là.

Sous-titre : « C'est lui ou moi ! »

Zitt épaula vivement, tire; l'homme se plie en deux et roule sur le sable, où son sang fait une large tache. Ha ha !

Zitt dérape son ancre en toute hâte; et, gracieusement incliné sous la brise, *Bayern* cingle vers le large, portant le héros triomphant (et essoufflé).

Diaphragme, fondu, F I N.

Domage que manque la blonde héroïne; mais le baiser au vainqueur ne fait pas défaut : c'est la mer qui le donne.

Guéri de la terre, Zitt prend le grand large, retrouve le cercle intact de l'horizon, pendant des jours et des jours.

Il ne dit pas comment se comporte *Bayern*, pauvre canot d'eau douce; ce qui signifie donc qu'il se comporte bien.

Les jours passent et forment des semaines, les semaines forment un mois, en des journées aussi monotones et régulières que le vent qui, en cette saison sans mousson, mollissait avec le coucher du soleil et tombait tout à fait avec lui.

Voilà deux ans et demi que Zitt a quitté l'Allemagne.

Un matin, le soleil se leva derrière une panne de nuages inquiétants. Au cours de la journée le ciel se couvrit, la brise forçait, la mer se fit et l'air devint lourd. Le vent de Nord vira brusquement au Sud, alors que l'obscurité tombait. S'attendant à une nuit incon-

fortable, mais sans s'en faire, Zitt gréa l'ancre flottante et se coucha.

Pour se changer les idées, il lut un moment un vieux journal grec, et s'endormit.

Il pouvait être une heure du matin, quand il fut réveillé par un choc terrible; le plancher montait à tribord, tandis qu'à babord il s'enfonçait sous lui. Vite, dehors ! *Bayern* était complètement engagé et, au moment où Zitt arrivait à sortir, chavira. Jeté à la mer, le garçon parvint à grimper sur la sole (les fonds plats du bateau), s'agrippant de toutes ses forces, en y enfonçant les doigts, à la fente du puits de dérive.

L'orin de l'ancre flottante avait dû céder, usé, quoi qu'il ait été fourré au portage.

Bien que ses mains le fissent horriblement souffrir, que ses articulations fussent à vif, Zitt ne lâcha pas. Il resta dans cette position jusqu'au lever du jour. Heureusement, la tempête mollit un peu; ayant « attendu encore quelques heures pour récupérer des forces » (?) Zitt plongea pour dégager le mât et la voile, puis, profitant des lames, retourna la coque dans sa position initiale, et grimpa dans le cockpit.

Le réservoir d'eau douce avait disparu; et il y avait au moins 500 milles jusqu'à la côte la plus proche.

Après un moment d'abattement, Zitt reprit le dessus et commença à écoper le bateau, travail de Danaïdes, car le pont flottait au ras de l'eau et les lames annulaient en un instant le pauvre gain obtenu par de longues minutes de travail acharné. Enfin, Zitt vit la coque s'élever doucement. Lorsque, après des heures, le bateau fut enfin vidé, il put rassembler le grée-

ment, et bientôt tout fut à peu près en ordre. Tout, sauf l'eau douce perdue.

Le jeune homme pensa : « Tant qu'il y a de la vie, il y a de l'espoir; peut-être aurai-je la chance d'en sortir ? Peut-être ? Non, sûrement ! »

Il reprit route sous un gréement de fortune, envoyant le signal de détresse à la chute de sa grand voile.

Le cinquième jour, il vit un point à l'horizon, puis une fumée, puis des mâts, puis un vapeur.

Celui-ci était un paquebot, la *Queen of Sumatra*, allant de Ceylan vers le golfe Persique; il aperçut *Bayern* et changea sa route. Zitt se hissa à bord par l'échelle de coupée et demanda de l'eau, qu'il se mit à boire d'un trait, sous le feu des appareils photographiques.

Très excités, les passagers demandaient des photos du solitaire, mais il n'en avait pas. Un Américain prit alors une carte postale pour lui faire écrire un autographe et, lorsque le garçon la lui remit, s'écria : « Dix dollars ! » en lui glissant un billet dans la main.

Ce fut aussitôt une ruée, et pendant une demi-heure Zitt signa des cartes, gonflant ses poches de billets de banque.

Le commandant du paquebot lui fit cadeau de deux tonnelets d'eau douce qui pouvaient contenir ensemble une centaine de litres.

Et, après avoir fourni ainsi une merveilleuse « attraction » aux touristes, Zitt reprit sa route vers les Indes.

La onzième semaine se terminait; le but, l'Inde, ne pouvait plus être loin; enfin à l'aube, il aperçut la terre; des canots de pêche s'en détachèrent, et,

étonnés, suivirent l'étrange « navire ». Zitt aborda à un village de huttes. Il échoua son bateau et mit le pied sur le sol hindou. Mais celui-ci se mit à tanguer et à rouler sous lui. C'était donc cela, l'arrivée aux Indes, tant rêvée dans l'enfance, tant attendue depuis trois ans ? Le village n'était peuplé que d'indigènes dont aucun ne parlait anglais, impossible à Zitt de leur faire comprendre qu'il cherchait une grande ville, Karachi ou Bombay. Il ne savait pas s'il devait se diriger au Nord ou au Sud. Il leur montra la carte, mais aucun ne la comprenait. En désespoir de cause, il dessina sur un papier un soldat anglais, et on lui fit signe de se diriger vers le Nord.

Remontant le long de la côte, il s'arrêta à un village où il apprit qu'à quelques kilomètres dans les terres vivait un Anglais. Zitt prit un sentier pour aller lui rendre visite, se mit à y claudiquer, et... et, allons, Jules Verne ? Et, en cours de route il fut piqué par un serpent. Sortant un couteau, serrant les dents, il ouvrit et nettoya la plaie, puis fit demi-tour. Mais sa jambe gonflait à vue d'œil et son cerveau devenait de plus en plus brumeux. Il se sentit perdre connaissance et s'affala dans la jungle.

La suite au prochain numéro.

Non. Donnons-la sans attendre.

Zitt se réveilla dans un joli bungalow.

Un homme roux entra, et se mit à rire. La douceur de ses yeux contrastait avec son visage hirsute.

— Eh, fit-il, vous voilà reposé !

En prononçant ces mots, il secoua la main de Zitt.

Celui-ci vit, dans la grosse patte rouge de l'homme, une main de momie, une peau jaune et ridée sur des os.

C'était sa propre main ; il fallait bien reconnaître que c'était sa propre main.

Il apprit avec stupeur qu'il y avait cinq semaines que des indigènes l'avaient trouvé dans la brousse, et l'avaient transporté chez l'Anglais. Depuis lors, entre la vie et la mort, il semblait avoir perdu mémoire et raison ; enfin seulement il s'éveillait. Zitt comprit alors pourquoi, en reprenant ses sens, il avait eu, en regardant son hôte, l'impression du « déjà vu ».

Il retrouva assez rapidement des forces, mais comprit qu'il resterait longtemps trop faible pour naviguer. D'ailleurs, la randonnée lui suffisait. De Karachi, il embarqua sur un boutre pour Port-Saïd, puis, grâce aux dollars des passagers de la *Queen of Sumatra*, put prendre le vapeur vers l'Italie, et le train vers l'Allemagne.

Une seule chose nous étonne : il ne dit pas ce qu'il fit de *Bayern*.

Abandonna-t-il sans le revoir l'étonnant engin qui l'avait fidèlement mené à travers tant de péripéties ?

JOHN E. SCHULTZ

« Il est immoral qu'un fou comme ça s'en tire, quand d'honnêtes pêcheurs se noient. »

Ce jugement de la charmante et fine libraire qui nous signalait l'aventure suivante, nous paraît digne de figurer en exergue du récit. Il est tout à fait certain que la mer n'est pas morale. Elle a tout du satrape oriental, qui condamne ou fait grâce à sa fantaisie, perdant les meilleurs et sauvant les pires.

Au jeune John Schultz, étudiant américain de dix-

huit ans, la mer a dit, paraphrasant la Déesse de Maurras :

*Ton inconscience eut l'heur de me plaire
Il te suffit d'ignorer pourquoi.*

**

John, interrompant un moment ses études, avait quitté Chicago au printemps de 1947, pour venir voir sa mère et son beau-père, qui résidaient pour quelque temps en Equateur, au bord du Pacifique.

La « rentrée » n'ayant lieu qu'à l'automne, il se dit : « Restent cinq mois pour voyager un peu. Pourquoi ne pas revenir par le chemin des écoliers ? »

C'est alors qu'il lut un poème de John Masefield, intitulé *Sea Fever* :

*Je dois redescendre vers la mer
la mer solitaire et le ciel.*

Redescendre vers la mer ? John y était. Mais, tout près d'ici, pouvait commencer la plus longue descente faisable, celle de l'Amazone.

Tout près... horizontalement. Entre les deux, il y avait la Cordillère des Andes, dont les sommets atteignent dans cette région les six mille mètres. Il « suffisait » de franchir la chaîne à pied, par les sentiers de mulets, près de Quito ; sur l'autre versant John trouverait le Napo, affluent du grand fleuve.

Ainsi fut fait. Là où le Napo devient navigable, John achète pour quatre dollars vingt cents un canoë indigène creusé dans un tronc, et... bien autrement

volage que les canoës canadiens que Schultz a connus à Chicago. Il descend comme il peut les rapides, mange du singe (non pas en boîte !) qui, paraît-il, est très supérieur au perroquet, atteint Iquito, au Nord du Pérou, non loin du confluent de l'Amazone.

Là, il faut refaire des fonds, car beau-papa n'a donné qu'un très maigre viatique initial : débrouille-toi, mon garçon. John travaille cinq semaines comme mécano.

A vrai dire, c'est justement à partir d'Iquito que la descente de l'Amazone devient banale : de grands navires — jusqu'à des cargos de sept mille tonnes en saison de hautes eaux — le parcourent sans cesse, sur les 2.300 milles qui séparent Iquito de l'Océan Atlantique. Si bien que pour envoyer des marchandises lourdes de cette ville péruvienne à la capitale, Lima, ou réciproquement, on leur fait parcourir ce fleuve, passer par Panama et le Pacifique. Ce qui fait 6.500 milles pour un trajet à vol d'oiseau de 650 !

John, ayant économisé quelques « soles », se fait faire un bateau un peu plus stable, qu'il nomme *Sea Fever* (« fièvre de mer », au sens de fièvre amoureuse, de désir) comme le titre du poème.

Le bateau, ou plutôt l'engin, est quelque chose d'étonnant, fait encore dans le tronc d'une sorte de cèdre. Un morceau cylindrique de celui-ci est creusé de façon à garder un « échantillonnage », une épaisseur, de 2 cm. 5 pour les côtés, 6 cm. 3 pour les fonds. Ce travail se fait par des trous, qu'on rebouchera ensuite avec des chevilles (lesquelles se comporteront, plus tard, fort bien en rivière, fort mal à la mer...).

Quand le tronc est ainsi évidé, on pratique le long

d'une génératrice une fente n'allant pas tout à fait de bout en bout. On place alors le tronc creux au-dessus d'un feu, pour faire travailler le bois, et on tire sur les deux lèvres de la fente, calant la blessure, au fur et à mesure qu'elle s'ouvre, avec des coins de plus en plus gros. Ainsi (quand cela ne rate pas, c'est-à-dire une fois sur deux) avec un tronc de 75 centimètres de diamètre on obtient un canoë monoxyde (appelé *casco*, coquille) à avant et arrière effilés, de 1 m. 20 de large. *Sea Fever* avait 5 m. 15 de long.

Les Indiens montrèrent à John à s'en servir en pagayant, non de l'arrière, mais de l'avant. Et le garçon, quittant Iquito le 4 août, descendit ainsi — la seule difficulté étant de s'y retrouver entre les innombrables bras du fleuve — jusqu'à Manaos, là où le Rio Negro rejoint l'Amazone, à peu près à mi-distance de la mer.

Là, John pensa que la largeur du fleuve permettrait à présent de naviguer à la voile ; aussi, se mit-il en devoir de gréer en yawl le tronc d'arbre étiré !

Il commença par lui ajouter une fausse quille, et par le renforcer de cinq membrures et d'une virure de bordés augmentant un peu le franc-bord (la hauteur au-dessus de l'eau)... qui n'atteignit cependant que 20 centimètres (8 pouces) en charge. Vingt centimètres ! Il créa un petit passavant avec une minuscule hiloire, et monta, si l'on peut dire, l'avant et l'arrière sur une trentaine de centimètres, réservant en outre un autre « pont » de 40 centimètres devant l'étambrai de grand mât (voir la photo).

Grand mât si l'on veut ; car celui-ci et le tape-cul furent d'une touchante égalité dans la médiocrité :

2 m. 15 l'un et l'autre ! Très commode pour attraper la poulie de drisse ; et, assurément, jamais besoin d'y grimper. Par la suite, le grand mât (d'avant) fut prolongé d'une flèche permettant d'établir une bizarre « voile carrée triangulaire » qu'il appelle « la gue-nille », au-dessus d'une grand voile véritablement carrée.

Pour la navigation normale, le grand mât porta une grand voile aurique de 4 m² et une trinquette bômée de 1 m² 70 ; le tape-cul porta une voile bermudienne de... 1 m². Et, la toile à voile étant trop chère, le tout fut fait de toile de tente, cousue comme ça, dans toute sa largeur ! Le plus extraordinaire est que, d'après les photos, cela ne farguait pas mal, même après la traversée.

Le gouvernail était à aiguillots ; un minuscule boute-hors portait la trinquette un peu sur l'avant.

Instruments de navigation ? Une boussole de boy-scout ! Un officier du commerce, après avoir essayé de retenir le jeune John, lui donna un sextant d'embarcation de sauvetage, un almanach nautique, et un exemplaire du *Navigateur pratique américain*.

Les conseils, John n'en avait que faire, il ne les écouta même pas.

Et il partit.

Son expérience nautique consistait en quelques heures de snipe (minuscule monotype) sur un étang ! Assurément, *Sea Fever* (qui était plutôt une fièvre chaude) ressemblait quelque peu à un snipe. Mais aucun fou, pas même Andrews ou Lawlor, n'avait pris le grand large avec un snipe.

Les cinq premiers jours de descente à la voile se passèrent convenablement. Mais, le sixième, John,

qui avait laissé ses écoutes amarrées — et, bien pire, toutes trois sur le même taquet ! — fut pris dans un remous, vit toutes ses voiles masquer, et chavira.

Comme rien à bord n'était saisi, tout fut perdu, sauf un sac imperméable contenant le sextant et les livres. A la patouille, comme on dit, John fut mordu par les pirañas, les fameux poissons carnivores (il eut de la chance : ceux-ci s'attaquent souvent à un endroit particulièrement... tendre et dégagé). Enfin, le voyant à cheval sur son bateau chaviré, un compatisant canotier vint le prendre en remorque.

Voici Santarem, encore port fluvial, puis Macapa, dans les bouches de l'Amazone.

Les délais que John s'était fixés sont déjà largement dépassés, puisqu'on est en novembre. Tant pis pour la rentrée des classes ! John va visiter Belem (ou Para), le grand port du bras sud. Là, un ancien officier de marine lui donne un bon compas, et une petite pompe.

A Macapa, John fait les vivres : dix livres de biscuit, cent oranges, quelques conserves, du chocolat, dix boîtes de jus de tomate, et quarante-cinq litres d'eau en deux anciens bidons à huile. Et il prend la mer, le 13 décembre 1947.

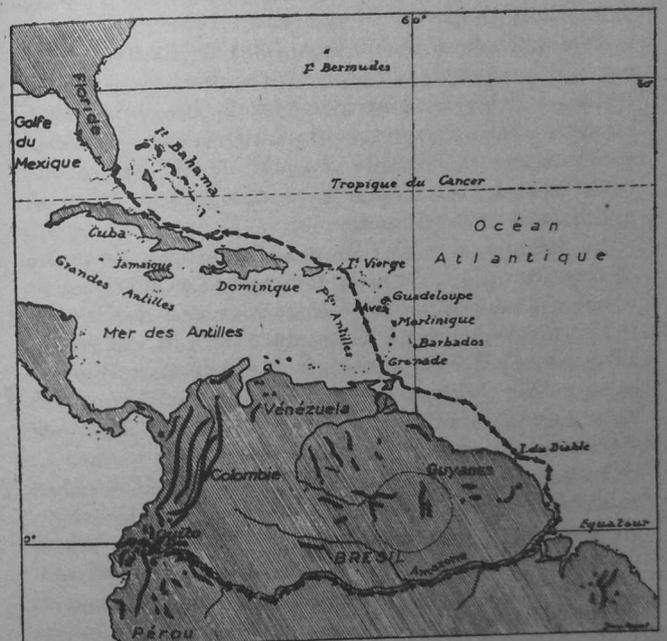
Pendant deux jours, il fut encore dans le Canal du Nord, où il subit le passage du *porocora*, gigantesque mascaret, donnant sur petits fonds un brisant de trois mètres.

L'idée de John était de s'écarter au plus tôt de la côte, fort dangereuse, et d'aller chercher le courant latéral portant au Nord-Est vers l'île de la Trinité.

Mais voilà que le vent, lui aussi, était du Nord-Est, plein debout, et que *Sea Fever* (ce qui ne sera pas

pour nous surprendre) se refuse obstinément à louver. D'ailleurs, pour tirer des bords, il faut de la volonté, et John n'en a plus : il vomit tripes et boyaux.

Route de Schultz.



Alors, il amène la grand voile, laisse courir sous tape-cul et trinquette.

Pourtant, il lui faut se ressaisir : les chevilles bouchant les trous qui ont jadis servi à éviter le tronc sont « gaies » dans leurs nables, et chaque coup de

lame les pousse gentiment à l'intérieur, créant un fort joli petit robinet.

John les renforce comme il peut, mais ne parvient assurément pas à les rendre étanches. Il devra pomper toutes les demi-heures.

Fatigant.

D'autant plus fatigant que John ne peut pas dormir : il ne peut s'allonger qu'en chien de fusil, la tête sous le banc arrière. Ce système lui donne d'ailleurs un avertisseur automatique de niveau d'eau bien meilleur que la boîte de conserve de Rebell : quand cette eau vient lui clapoter sur la figure, John est averti qu'il faut pomper.

Le premier jour, il s'écarte d'une dizaine de milles de la côte. Mais, le soir, il amarre sa barre, et se couche. Aussi, le matin... se retrouve-t-il exactement à son point de départ (sans faire côte, ô chance de l'innocence). Le lendemain, le surlendemain, itou, ou presque. Ce n'est que le quatrième jour qu'il reconnaît la grande île de Maraca, à moins de 100 milles de l'Amazone.

La mer et le vent avaient la gentillesse d'être fort modérés dans leurs efforts. Le soir du 16 décembre, ils voulurent bien, toujours avec délicatesse, passer au Sud-Est, ce qui donne, l'île doublée, du grand vent arrière. Et, le 17, John n'a plus le mal de mer. Il range enfin son matériel et ses provisions... fichues comme bien on le pense, en dehors des boîtes soudées. Le chocolat est vert. Et l'un des bidons d'eau, vide.

Le 18 décembre à midi, John a perdu la terre de vue, *Sea Fever* va de l'avant. Pas tout ça, se dit le garçon, il s'agit de faire le point. Il sort le manuel, le dévore, et s'aperçoit avec stupeur (*much to my*

surprise) que pour calculer la longitude, il faut une montre exacte. Pour quelqu'un qui va naviguer vers l'Ouest-Nord-Ouest, c'est ennuyeux.

Quant au loch, c'est un vieux loch à bateau, fait d'une planchette, d'une cordelette et d'une ampoulette ; John ne sait pas tirer la chevillette, et la bobinete... cherre. D'ailleurs, il fait une route tellement en zigzag que toute estime est impossible.

Chaque jour, John s'exerce à prendre sa méridienne, précédée de deux observations dans la demi-heure précédente. Mais la difficulté... est de tenir debout à bord de la coquille (bien nommée). Il est obligé d'amener la grand voile ; il passe ensuite un genou autour d'un hauban, l'autre autour du mât de tape-cul, enfin cale une épaule dans un autre hauban. Ainsi, il peut avoir les mains libres, et prendre la hauteur du soleil. Quand il fait mauvais temps, il est même obligé de s'amarrer au mât de tape-cul. Il arrive à obtenir des latitudes exactes à 5 milles près, pense-t-il. Mais aucune longitude utilisable.

Sachant que la côte s'incurve à l'Ouest, il y fait route. Et, le 24 décembre, il rencontre une île. Diable, quelle île ? Il approche, est tout stupéfié d'entendre parler français. Français ? On parle français dans cette région du monde ? Et comment trouve-t-il déjà une île ? Ce n'est pourtant pas déjà la Trinité ?

Non, il en est loin, pas même au tiers de la route. Mais il est tout près du continent : c'est l'île du Diable, juste au large de la Guyane Française, dont il ignorait l'existence.

Cette île, qui a pour nous fort mauvaise réputation (c'est un pénitencier), lui semble, avec ses arbres, un paradis, aussi délicieux qu'inattendu.

Il repart vers la lointaine Trinité. A macérer, la nuit, dans l'eau des fonds, il se sent tout gelé, bien qu'il soit sous l'Equateur.

Comme les événements lui ont montré le peu de confiance qu'il doit avoir en ses longitudes, il pense plus sage d'observer la route que font les navires. En recoupant celle-ci avec des latitudes convenables, il sait « plutôt bien » où il est. Aussi, après six jours de route au Nord-Ouest, ne voyant plus de navires, mais trouvant des mouettes (ô Moitessier), il oblique vers l'Ouest-Nord-Ouest.

Le calcul n'est pas sot : la côte de l'île de la Trinité fait avec les bouches de l'Orénoque une barrière Nord-Sud ; en connaissant sa latitude, il les trouvera forcément. Et voici : au soir, apparaît le feu de la pointe Galera, au Nord de l'île.

Il y aborde. Mais il est épuisé. Il fait de la furonculose, toutes sortes d'affections cutanées dues à l'humidité chaude. Il faut le traiter à la pénicilline, pendant huit jours d'hôpital.

Quand il en sort, il n'a plus un sou. Il faut en « faire ». Il s'associe avec un certain De Boehmler et soumissionne pour la démolition de Ducs d'Albe (pilotis d'amarrage) construits pendant la guerre. Schultz loue un scaphandre, pour aller loger de la dynamite au pied des pilotis, et les fait sauter.

L'argent ainsi gagné fut employé à améliorer *Sea Fever* : il lui ajouta une nouvelle fausse quille de cent quinze livres, et reboulonna l'ancienne pour l'empêcher de faire eau (sans succès), entoila ses petits pontages pour les rendre étanches (sans succès), se tailla un foc de louvoyage, espérant remonter mieux dans le vent (sans succès).

Il acheta une ancre, des avirons, et installa des dames de nage, le bateau étant devenu beaucoup trop lourd pour la pagaie.

Il s'agissait maintenant — puisque John s'était confirmé dans sa décision de rentrer tout seul aux États-Unis — il s'agissait de quitter le continent américain du Sud (la Trinité est pratiquement le continent) pour gagner celui du Nord.

Assurément, entre les deux, ce n'est pas la mer libre : un chapelet d'îles, Petites Antilles, Grandes Antilles, Porto Rico, Haïti-Saint-Domingue, enfin Cuba ou les Bahamas, réunit le Venezuela à la Floride. Schultz pouvait aller de l'une à l'autre.

Non ! Il décide de couper court de Grenada jusqu'à Porto Rico, à travers la Mer Caraïbe.

Il quitte la Trinité le 4 mai 1948 (les vacances se prolongent ! La rentrée sera pour l'autre année scolaire, voilà tout), atteint en une journée Grenada, puis... met une autre journée à entrer dans le port de Saint-Georges ; deux jours terribles, car le mal de mer l'a repris plus violemment que jamais, il vomit du sang.

Après quelques jours de repos, il reprend la mer pour la grande traversée. Il voudrait relâcher sur une toute petite île, l'île Aves. Mais, comme sa montre est arrêtée, il « ne lui est pas facile d'accomplir une navigation exacte » ; on s'en doute ; il rate l'îlot, et le voilà bel et bien perdu (et toujours vomissant) dans la Mer des Caraïbes. Les furoncles eux aussi ont repris. Et voici du mauvais temps. *Sea Fever* embarque des paquets de mer, il faut pomper, écoper. Malgré cet exercice, John est gelé. C'est qu'il a la fièvre, une « sea fever » fort peu exaltante.

Il fait du Nord-Nord-Ouest. En vérité, peu de risque de sortir dans l'Atlantique, le chapelet des îles est à peu près continu. Le seul danger est de faire « boum » dessus.

C'est ce qui manque de se produire, un matin, à quelques encablures près : le jour fait voir une falaise, devant, haute dans le ciel ! Comme John est sous le vent, la mer ne brise pas. Encore une chance...

Et maintenant...

Et maintenant, quelle est donc cette falaise ? Schultz n'en a pas la moindre idée. Il y a une manière de le savoir, une manière qui est, pense-t-il, la plus vieille méthode de navigation du monde : le demander ! Il mouille son canot à l'abri, va à terre, questionne les habitants : c'est l'île Gorda ; l'une des Îles Vierges anglaises. Et où y a-t-il un hôpital, pour soigner ces sacrés furoncles ? A Tortola, un peu dans l'Ouest.

O. K.

John reprend son bateau. Mais il est très fatigué, malade, n'a plus la force de pomper. En une nuit, le canot est plein d'eau. Il flotte tout de même, sans voilure. Tortola est atteint, John est soigné.

Il va de Tortola à San Juan de Porto Rico (114 milles) en 29 heures, ce qui est fort remarquable avec un tel engin. Là, le Club Nautique local prend à sa charge les réparations du « navire ».

Schultz, au lieu de passer sous le vent aux îles, donc en mer abritée, préfère, pour aller plus vite, les longer au vent, et assez au large.

Reparti le 4 juin, il fait route cinq jours par petites brises. Le 9, à 22 heures, il ressent un choc. Le fanal s'éteint. Le bateau se couche, de l'eau passe par-

dessus l'hiloire. La chaîne d'ancre, qui pendait dehors (!), par le travers, a croché dans quelque chose (les marins, les plaisanciers, les cafouilleux même, ont le droit de se frapper sur les cuisses, tant c'est hénaurme !). Dans quoi ? Dans un récif de corail. Schultz, qui craignait de se coller sur l'Hispañiola de Christophe Colomb (Haïti-Saint-Domingue), s'est jeté, plus au Nord, sur le Silver Bank, récif corallien dont le nom indique bien que les brisants le couvrent. Schultz a eu de la chance de l'attaquer par le bord sous le vent ; mais l'effort a arraché un « piton d'avant placé sous la flottaison » (piton de sous-barbe, sans doute). John doit plonger pour enfoncer une épite dans le trou, sans obtenir un résultat bien merveilleux.

Il reprend du large, en dedans du récif. Il trouve des calmes, rencontre un navire bananier qui lui donne du pain et de l'eau.

Le dixième jour, il pensait faire escale à la Grande Inagua, la plus Sud des Bahamas (ou Lucayes) ; mais, ayant bien dormi, il constate qu'il a dépassé son but (sans dommage ; sans être méchant, on voudrait pourtant qu'il se fiche au plain une bonne fois ; ce n'est pas moral, comme dit la libraire). Bon, il reviendra donc. Il pêche. Il atteint enfin Matthew Town, à Grande Inagua.

Il faut maintenant longer Cuba par le Nord ; mais le vent fraîchit dangereusement. Le petit bateau donne de terribles coups de gîte, ses mâts touchent l'eau ; mais, grâce à la nouvelle fausse quille, il se redresse toujours.

Dans un coup de roulis John marche sur le sextant tombé. Il l'« arrange » ! Quand on pense aux précautions dont les navigateurs entourent un sextant !

Un bout d'allumette remplacera le ressort du miroir, les verres colorés seront refaits avec des lunettes de soleil cassées ; et l'appareil ainsi « réparé » devra être utilisé à l'envers, parce que le miroir est bien malade !

Sur la barrière rocheuse du Nord-Est de Cuba, *Sea Fever* joue à saute-mouton sur un récif de corail ; après trois bonds, il se retrouve en eau libre, mais plein d'eau, avec le gui et le boute-hors arrachés, la grand voile déchirée. Fort heureusement le lagon est calme, John peut gagner la petite île de Cayo Verde, où il trouve une charmante famille, dont les hommes réparent ses espars, et les filles recousent sa voile.

Il vit là quelque temps de façon idyllique, puis repart pour l'étape finale. Et, après avoir touché les îles Anguila entre Cuba et la Floride, il entre le 30 juin 1948, après un coup de vent final et spectaculaire, à la Quarantaine de Miami.

Visite médicale. Papiers. Douane !

- Valeur déclarée du navire ?
- Onze dollars.
- Un bateau ? Onze dollars ?
- Oui.
- Alors... Alors... Mettons : « bagages personnels, onze dollars ! »

E finita la comœdia.

Ou :

Tout est bien qui finit bien.

Ou :

Il y a un Dieu pour les fous.

NEWMAN PÈRE ET FILS, MANGEURS DE PÉTROLE

Voilà donc terminée notre galerie complémentaire — *the last but not the least* — de solitaires ayant confié leur vie à quelques planches et à quelques mètres carrés de toile, par les mers les plus diverses.

Avant de passer à ceux qui ont accompli des traversées analogues, mais *pas exprès*, c'est-à-dire aux naufragés, présentons un dernier héros, qui, lui, remit sa vie et celle de son fils, encore à un petit bateau, mais non plus à des voiles : à un moteur.

Nous avons expliqué dans notre premier volume, au sujet de Marin-Marie (page 101), qu'il était beaucoup plus scabreux d'effectuer une grande navigation avec un moteur sans voiles, qu'avec des voiles sans moteur.

Assurément, la traversée que nous allons raconter ne posait pas l'angoissante question du sommeil, et de la barre automatique, puisque Newman avait emmené son fils, et que tous deux pouvaient donc prendre le quart.

Mais si l'on songe que c'était la première traversée de l'Atlantique au moteur, quelque nombre que l'on fût à bord ; qu'elle fut faite dix ans avant celle de

T. F. Day et de ses compagnons, vingt-quatre ans avant celle de Marin-Marie ; et surtout qu'en cette année 1902 les moteurs à explosion en étaient encore, sinon aux balbutiements de l'enfance, du moins à « l'âge ingrat », on mesure l'audace de cette entreprise¹.

**

W. G. Newman était un Américain de New-York qui croyait à la mécanique, d'une part, et qui connaissait la haute mer, d'autre part, car il était capitaine au long cours. A la demande d'un constructeur de moteurs il voulut réaliser le mariage des deux, pour la première fois, avec un petit bateau.

Il fit faire une coque de bois, assez analogue à celle d'un yacht à voiles, de 11 m. 55, avec 1 mètre de tirant d'eau, et un vaste rouf couvrant une grande cabine. Un yacht de 12 mètres permet en général de loger six à sept personnes, et, avec un équipage, traverse les océans fort normalement, à la voile. Mais il s'agissait ici, non de mettre un moteur auxiliaire sur un voilier, mais de se fier uniquement au moteur.

W. G. Newman ne conserva comme grément que juste ce que nous appelons aujourd'hui une « voilure auxiliaire », c'est-à-dire de secours, deux voiles rudimentaires permettant de faire route à vent portant, mais non autrement, en cas de panne (c'était alors tout à fait révolutionnaire) ; et il installa à bord un moteur de dix chevaux, à un seul cylindre, marchant non pas à

1. A notre connaissance, une seule traversée a été faite par un petit bateau à moteur dans l'autre sens (vers l'Ouest) ; ce fut celle d'Eckero en 1939 ; mais Uno Ekblom, suédois, avait deux compa-

l'essence, mais au pétrole (Kérosène) ce qui était alors courant pour les automobiles.

Quand Newman parla de son expédition, et dit qu'il cherchait quelqu'un pour l'accompagner, son fils Charly¹, un solide gars de seize ans, fut indigné : « Eh bien, papa, et moi ? Est-ce que je ne sais pas tenir la barre ? »

Au fait, pourquoi pas ? Newman prit donc son fils pour tout équipage.

On fit d'abord des essais sérieux, autour de Long Island, la très grande île qui isole New-York du large. Cela fait 242 milles, 448 kilomètres.

Le petit moteur tourna parfaitement, pop, pop, pop, sans même un raté, pendant près de deux jours (42 h. 1/2), dont la moitié en mer ouverte et assez dure, à la vitesse moyenne de 5 nœuds 78, ce qui était fort correct (c'est la vitesse moyenne d'un voilier de régates de même taille, en course océanique). Quant à Charly, il n'eut pas le mal de mer, prit son tour de veille... et ne fut incapable que d'une chose : dormir, dans le bruit. Inutile de dire qu'il s'y habitua par la suite.

On chargea à bord des vivres pour deux mois (la place ne manquait pas), trois mille trente litres de pétrole dans les réservoirs de l'avant et de l'arrière, encore trois cent vingt litres de pétrole dans quatre-vingt-cinq bidons d'un gallon entassés tant bien que mal dans la chambre du moteur, et neuf cent cinquante litres d'eau.

Puis, le 9 juillet 1902, à 11 h. 25, le premier « trans-atlantique » à moteur prit sa route vers l'Est.

1. En réalité, nous ne savons que son initiale : C. ; mettons Charly !

**

Du point de vue maritime, il ne courait pas de grands risques : la coque était solide ; elle avait « du pied dans l'eau » et du lest très bas, elle ne risquait donc aucunement d'être retournée ; presque pas mâtée, à quille profonde, elle devait bien tenir la cape sous ancre flottante, si cela était nécessaire.

Pour ce qui était des vivres et du confort, pas de difficulté non plus : un grand bateau de ce genre permettait d'emporter tout ce que l'on voulait, un véritable fourneau de cuisine, et d'excellentes couchettes.

Aisance également pour les calculs de navigation : *Abiel Abbot Low* était bien autrement stable et haut sur l'eau que les doris, baleinières et autres mouille-culs qui, à cette date, avaient franchi la grande mare ; faire le point y était beaucoup moins difficile et beaucoup plus précis ; la « montre » était un vrai chronomètre ; le compas, qui aurait été influencé par le fer du moteur, était « compensé », c'est-à-dire corrigé, comme à bord des grands navires métalliques.

Restait le seul, l'unique problème : un moteur, en 1902, époque où il y avait eu peu d'autos encore pour les mettre au point, un de ces moteurs « à explosion » qui... explosaient parfois, et étaient considérés avec la plus grande méfiance, était-il capable de tourner pendant quarante ou cinquante jours, au régime extrêmement lent qu'exige une hélice, et avec les grosses variations de résistance que causent les lames ?

Assurément, W. G. Newman connaissait à fond son « tourne broche » ; il l'avait entièrement monté lui-

même ; il emportait, en pièces de rechange, un deuxième moteur tout entier.

Mais, à la mer, pourrait-il effectuer une réparation grave ? Changer une soupape, bien sûr. Même la bielle. Mais le vilebrequin, s'il venait à se gauchir ? Pourrait-il davantage « rectifier », remettre bien droit, l'arbre d'hélice ? Il aurait fallu pour cela un tour. Il ne pouvait surtout pas réparer l'hélice — et c'était le plus grand risque, car une épave rencontrée, un simple bout de filin à la traîne, pouvaient la casser, la fausser, la bloquer — ceci d'autant plus qu'elle avait quatre énormes pales, sans aucune protection.

Et puis, même sans accident, le moteur ne *s'usait-il* pas ? Qu'on se souvienne de ce qu'étaient les automobiles en 1902. Elles nous font rire ; elles « en faisaient baver » alors, à leurs conducteurs. Le piston remonterait-il, et descendrait-il, à 1.500 tours minute pendant quarante jours, soit à peu près 86.000.000 de fois ? Comprimerait-il les gaz 43.000.000 de fois, pousserait-il sa bielle, sous l'effort de l'explosion, 43.000.000 d'autres fois, sans qu'il faille « réaléser », refaire, à lui et à son logement, des ronds étroitement conformes ? Théoriquement, Newman et son fils pouvaient effectuer cette opération en mer ; pratiquement... qu'advierait-il si cette mer était grosse ? Ou, simplement, serait-il possible de travailler dans le roulis ?

**

Le roulis...

Dès que Newman et Charly eurent pris le large, ils comprirent : voilà le premier ennemi des motorships.

Une coque de voilier *tangue*, c'est-à-dire « joue à saute mouton » avec les lames. Mais (sauf au vent arrière, ce par calme subit avec de la mer), elle ne roule pas, ne va pas d'un bord sur l'autre, ou très peu, parce que sa voilure, appuyée sur le vent, arrête ce mouvement.

Quand il n'y a pas de voile, non seulement rien ne le stoppe, mais chaque oscillation entraîne, par inertie, une oscillation de l'autre bord ; toutes ces oscillations s'ajoutent jusqu'à une certaine limite. Le roulis peut atteindre, même sur mer assez calme, une très grande amplitude.

Notons que la coque d'*Abiel Abbot Low* s'inspirait encore des voiliers : elle avait une quille, qui résistait à ce balancement ; la petite voilure, bordée bien plat quand le vent le permettait, « appuyait » un peu le bateau, et freinait le mouvement. *Abbiel Abbot Low* roulait certainement beaucoup moins que, dix ans plus tard, *Détroit*, le premier bateau à moteur construit pour cela, sans quille, comme nos vedettes actuelles, qui traversa l'Atlantique. Pour celui-là, ce fut terrible : le roulis fut tel que son propriétaire, Fleming Day, et ses compagnons, ne purent pas faire la cuisine, ne purent dormir que sur le plancher, et eurent même grand mal à ouvrir des boîtes de conserve, car ils étaient projetés sur les parois, et car le contenu des boîtes s'échappait ! Ceci depuis Vineyard, près de Boston, jusqu'à l'Irlande, pendant vingt-deux jours...

Non, *Abiel Abbot Low* ne fut pas à ce point transformé en balançoire. Mettons seulement en balancier de pendule ! Mais déjà, pour rester debout, il fallait ployer alternativement chaque genou ; et ce pauvre

Charly s'apercevait que ses jambes étaient enflées, douloureuses, quand il allait se coucher... et raides comme béquilles quand il fallait se lever.

Le deuxième jour, il fut malade. Il était affreusement vexé. Mais cela passa vite.

Le temps était beau, le bateau se comportait parfaitement. Et les deux hommes écoutaient la chanson du moteur.

W. G. Newman, sans cesse, l'auscultait. Comme on ausculte le cœur d'un être chéri.

Pour la première fois en haute mer, un petit bateau avait un cœur, un cœur comme l'homme, un cœur fait par l'homme.

Un cœur qui battait, qui aspirait l'eau de mer, comme le nôtre aspire le sang, et la rejetait, échauffée... échauffée, mais pas trop.

Newman, malgré le roulis, se penchait par-dessus bord, regardait gicler cette eau ; non, elle ne fumait pas, tout allait bien. Il tâta la fonte, sur laquelle il devait pouvoir laisser sa main. Il regardait l'huile couler goutte à goutte (système qui dura jusqu'à, y compris, les taxis de la Marne). Il écoutait : pom, pom, pom, pom. La chanson était joyeuse et tranquille. Et *Abiel Abbot Low* abattait ses 150 milles par jour, bien régulièrement.

Ce fut pendant un quart de Charly, le sixième jour — 14 juillet — que, soudain, survint quelque chose qu'il ne comprit pas, et qui réveilla son père.

Le silence !

Le cœur avait cessé de battre !

Le bateau, dès qu'il eut « cassé son erre », c'est-à-dire perdu sa vitesse, se trouva désorienté, se mit à

se secouer, à se déhancher, à bourlinguer affreusement.

W. G. Newman avait sauté de sa couchette. Non, le cœur n'avait pas de fièvre, la fonte ne brûlait pas la main ; donc, rien de grippé. Quoi, alors ?

... Tout bêtement une saleté dans le pétrole, qui avait bouché le gicleur.

W. G. Newman démontra le carburateur... avala un peu de pétrole, cracha, jura, et on repartit.

Mais, après le déjeuner, il arrêta le moteur de nouveau, volontairement cette fois : un coussinet chauffait. La réparation ne fut pas bien longue, ni bien difficile, car la mer était belle. Bientôt reprirent les pom, pom, pom, et la belle promenade sur la mer où de temps en temps apparaissait un voilier ou un vapeur, qui donnait le point en passant.

Mais dans l'après-midi du 16 juillet, tout change : voici la tempête. Le capitaine arrête le moteur, jette à la mer son ancre flottante pour prendre la cape, non par l'avant comme un voilier, mais par l'arrière. Dire qu'on est bien ainsi serait exagéré. La mer est énorme, et, quand le vent mollit par moment, *Abiel Abbot Low* se met un peu en travers. Il faut rester plus de trois jours ainsi. Le capitaine, habitué aux grands navires, est fatigué par les mouvements rapides et brutaux d'un si petit bateau ; et voici que Charly « tient le coup » mieux que lui ! Il est épatant, ce garçon : c'est lui qui remonte le moral de son père.

Le 18 juillet, on reprend route, par mer grosse d'arrière. Le capitaine « file de l'huile », c'est-à-dire immerge un sac de chiffons imprégnés d'huile, ce qui calme un peu la mer. Mais le bateau « tosse », cogne terriblement dans les lames.

Qu'est-ce que cela sent ? Le pétrole, le kérosène ! D'où vient-il ? Comment le savoir ?

Les chocs répétés ont fait vibrer les réservoirs, dont les soudures se mettent à fuir.

Et le cauchemar commence.

Charly trouve que cela empeste, que la cabine n'est plus tenable. Il veut dormir dehors. Mais son père a de bien plus graves soucis : va-t-on manquer de carburant ? Et ce pétrole qui coule dans la cale — il y en a déjà treize centimètres de hauteur — ne va-t-il pas s'enflammer, transformer en torche le bateau et les deux hommes ?

Il faut pourtant continuer ; continuer dans ces conditions encore pendant un mois, sans doute. Newman est fatigué ; sa vue faiblit, il croit voir des feux quand ce ne sont que des crêtes de lames. Charly doit le détromper.

Le moteur tourne à merveille, heureusement. Mais le pétrole continue à fuir ; cinq des bidons, eux aussi, se sont vidés ; les grands réservoirs perdent si abondamment que, le 29 juillet, le volant du moteur tourne dans le pétrole...

Il faut agir, car le feu ne tardera pas. Il faut transvaser le liquide des réservoirs arrière dans les réservoirs avant, corvée terrible. Mais ceux-ci fuient également ; il faut démolir une cloison pour les examiner, essayer de les aveugler. Ils fuient toujours, de plus de quarante litres par jour, qu'il faut puiser dans les fonds (sans les mélanger d'eau...) avec des bidons vides, et reporter tout à l'avant, malgré le roulis et le tangage.

Le moteur — après une petite réparation au presse-étoupe — tourne toujours, impeccablement. Mais les

hommes sont épuisés. Heureusement, ils ne le sont qu'à tour de rôle. Un jour c'est Charly, intoxiqué par les vapeurs de pétrole, qui a, comme dit son père, « le mal du pays ». « Il en a marre », quoi, comme diraient ses camarades d'aujourd'hui. Mais le lendemain, c'est le capitaine qui est abattu, dégoûté, découragé — et c'est Charly qui prend la barre, qui le remonte !

La mer, presque sans arrêt, est énorme. Et le vent oblige à plusieurs reprises à prendre la cape. A l'extérieur, les lames cognent. A l'intérieur, ce qui clapote ainsi, c'est du pétrole. Heureusement encore que ce n'est pas de l'essence — car *Abiel Abbot Low* serait depuis longtemps, soit en dérive moteur arrêté, soit explosé, brûlé, coulé.

Bien entendu, plus question de faire de la cuisine. Il faut « casser la croûte » avec les vivres froids... et dehors. Le sommeil à l'intérieur est quasi impossible, et donne d'affreuses migraines.

Le 2 août, père et fils sont démoralisés tous les deux. Le capitaine est pris de rage : « Ah, si je tenais le gars qui a fabriqué les réservoirs ! »

Les vêtements sont imprégnés de pétrole. Les mains en sont grasses, les aliments sont immangeables, l'eau imbuvable.

La mer ? Une bagarre perpétuelle.

Navire !

— Voulez-vous du secours ?

— Non ! Donnez simplement de nos nouvelles.

Toujours le même ressaut de courage, que nous trouvons chez tous.

Presque aussitôt le vapeur disparu, le capitaine re-

grette ; mais Charly est complètement remis d'aplomb. Il chante.

De nouveau tempête. « Tempête effrayante », note ce capitaine au long cours. Une « tempête effrayante » de capitaine au long cours, ce n'est pas rien. Il dit : « Nous ne pourrons pas tenir longtemps. » Et voilà que l'ancre flottante s'use, sans qu'on puisse la rentrer.

Enfin c'est l'embellie. On peut reprendre route... lentement, lentement, car d'innombrables coquillages, et un tapis d'algues, ont poussé sur la carène. Mais on se repose un peu ; on mange, on s'habitue au goût de pétrole. Newman a l'énergie de faire un rôdage de soupapes.

Encore du mauvais temps ; mais la terre est proche. Le 14 août — trente-septième jour de mer — voici, au petit matin, le feu des îles Scilly. On longe la côte d'Angleterre, et, à 18 heures, *Abiel Abbot Low*, transformé en fût à pétrole (son bois en est si imbibé qu'il en suinte sur la mer !), mouille à Falmouth.

Les deux occupants sont recrues de fatigue. Le moteur est frais et dispos...

Il a tourné 613 heures, sur 861 heures de voyage (les autres heures ayant été passées en cape). Il a mangé 2 l. 5 de pétrole à l'heure, à cinq nœuds de moyenne. Les techniciens calculent qu'il a perpétuellement été mené à demi puissance, ce qui explique son endurance : essais compris, 658 heures de marche, sans autre réparation qu'un rôdage de soupapes à la cinq cent cinquantième heure.

Si les réservoirs s'étaient montrés absolument indignes, le moteur marin avait gagné ses lettres de noblesse.

De telles lettres de noblesse qu'il est maintenant le

roi de la mer — sauf pour ces entêtés que sont les plaisanciers.

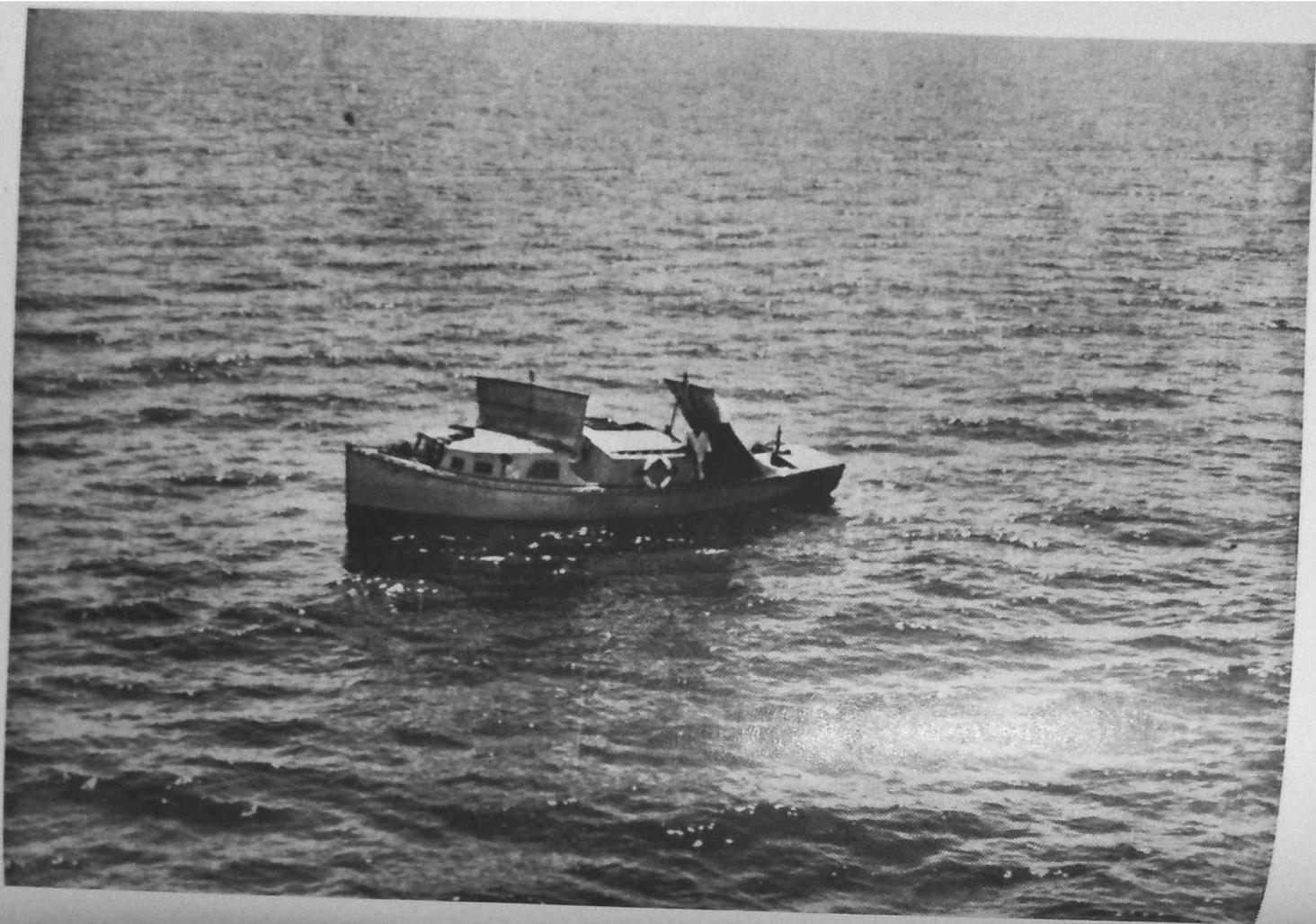
Il est cependant digne d'être noté qu'en cette matière, ce sont eux qui, avec un petit bateau et un seul cylindre, ont ouvert la voie.

Quand le fracas des moteurs de pinasses, au matin, détruit le charme des petits ports de leurs croisières, ils n'ont donc qu'à s'en prendre à eux-mêmes, sous le nom de Charly Newman, premier « amateur » à passer, bien avant les professionnels, la grande mare ; le premier à voir l'eau, dans les marmites et les bouteilles, faire de drôles d'ondes concentriques ; le premier à ne plus entendre le joli bruit de la mer le long de la coque.

Fichue gloire ; mais gloire quand même.



Ann Davison, à la barre de *Felicity Ann*. (Remarquer l'étroitesse des passavants)



Le Marie-Jeanne, en dérive dans l'océan indien.

TROISIÈME PARTIE

NAVIGATEURS SOLITAIRES
MALGRÉ EUX : LES NAUFRAGÉS

Venons-en aux navigateurs solitaires malgré eux : les naufragés.

A la vérité, la très grande majorité d'entre eux-ci ne sont ni solitaires, ni navigateurs.

Pas solitaires : les embarcations de sauvetage d'un navire, et même d'un avion, sont plus souvent impuissantes à contenir tous ceux qui veulent s'y entasser, qu'affectées au salut d'un seul être.

Impuissantes à contenir...

On en trouve un exemple tragique, dans l'excellent ouvrage de Charles Neider publié en français sous le titre *Les Grands Naufrages*¹, en l'histoire des embarcations du voilier américain *William Brown*. Ce navire, chargé d'émigrants irlandais, ayant heurté un iceberg, coula rapidement, le 19 avril 1841. Dans sa chaloupe étaient parvenus à se hisser près de quarante personnes.

Il n'était pas possible de faire route ainsi, l'embarcation allait sombrer.

Il fallait... Il fallait diminuer la cargaison humaine.

Alors, deux des matelots du bord décidèrent d'obliger une partie des réfugiés à sauter à la mer. Les deux premiers durent y être jetés ; le troisième s'y précipita de lui-même.

1. Amiot-Dumont.

Ainsi seize personnes furent-elles « déchargées »... Et la chaloupe cessa d'embarquer de l'eau, put enfin manœuvrer.

*
**

Il y a une autre façon de « délester » une embarcation de sauvetage : c'est de manger une partie de l'équipage.

On en connaît d'innombrables exemples, et le même ouvrage en cite plusieurs. La scène peut d'ailleurs prendre une telle intensité, non de drame, mais de vie, de puissance dans le maintien par tous les moyens de cette vie, qu'elle cesse d'être atroce, pour prendre une sauvage grandeur.

Ou, parfois, un humour macabre.

Toujours dans ce même ouvrage, on trouvera l'histoire du sloop *Peggy*, désemparé, à court de vivres mais non de vin.

Ayant mangé le chat du bord, l'équipage, sans tenir compte de l'opposition du capitaine, tira au sort « qui, qui serait mangé ». Le sort (quelque peu dirigé) tomba « sur un nègre de la cargaison ».

Le pauvre capitaine préféra rester sur sa faim, mais constate avec quelque mélancolie : « Le nègre ayant fourni la substance d'un banquet luxueux, l'équipage passa la nuit à festoyer. » Au matin, on vint lui demander la recette pour mettre les restes en marinade ; il jugea ceci exagéré...

Mais il s'inquiétait de la suite. Et il a cette phrase délicate : « Mes craintes augmentaient à mesure que le nègre diminuait. »

*
**

Cargaison humaine, cambuse humaine...

Il est fréquent, et un peu moins atroce pour l'esprit, que cette cambuse soit alimentée par ceux qui n'ont pas résisté à la misère naufragère.

Il ne faut, sur ce point, pas trop laisser parler nos nerfs. Si nous en étions là, que ferions-nous ?

*
**

Tout cela n'est pas le propos de notre ouvrage, pensera-t-on. Si, dans une certaine mesure, car c'est en général par élimination que le naufragé finit par se trouver solitaire, ou en très petit groupe.

A la vérité, on connaît peu de cas de naufragés se trouvant seuls dès le début. Des aviateurs ? Les avions sont aujourd'hui rarement monoplaces. D'autre part, les aviateurs sont en général, soit rapidement retrouvés, soit, hélas, définitivement perdus. Les cas de longue dérive (il n'est guère question de véritable navigation) sont rares.

On connaît celui de Dixon, Pastula et Aldrich, aviateurs d'un bombardier-chasseur américain qui ne put rejoindre son porte-avions. La traduction de leur récit, recueilli par Trumbull, a été donnée récemment sous le titre *Les Naufragés du Ciel*¹. Ce qui frappe dans cette histoire, c'est l'indestructible bonne humeur, la sorte de candeur gentille, des trois garçons. Heureuse Amérique, dont les soldats, dans le drame, gardent les qualités, et non pas seulement les défauts,

1. La Table Ronde.

de l'enfance. On dirait trois scouts. Le féroce égoïsme du désespoir n'apparaît jamais.

Ils se sont bien débrouillés pour survivre, dans leur espace d'une incroyable exigüité ; bien débrouillés notamment pour recueillir de l'eau avec les loques de leurs vêtements. Mais, quoi que prétende Dixon, il ne s'agit pas de navigation. Il s'agit tout au plus d'une dérive légèrement corrigée ; sans carte, ni compas, il ne saurait être question d'autre chose.

*
**

Au contraire, abandonner quelqu'un auprès (en vue ou non) d'une île déserte, exige ensuite de la part de la victime une véritable navigation.

Cela ne se fait plus guère. Parce qu'il n'y a plus d'îles désertes ? Ou parce que nos régimes policiers ont de meilleures oubliettes ? Non. Simplement parce que les traversées sont plus courtes.

Au XVIII^e et même au XIX^e siècle, cela se pratiqua. Il arriva que les gens ainsi déposés dans une embarcation se sauvassent ; nous n'en connaissons pas d'autre récit précis que celui de Bligh, capitaine de la *Bounty*, que son équipage révolté mit à la mer, en plein Pacifique, dans une baleinière de sept mètres. Mais il était accompagné de dix-huit compagnons. Navigation, donc, nullement solitaire, le problème étant au contraire de faire vivre tout ce monde ; mais navigation remarquable, prodigieuse même, puisqu'elle comporte la traversée du Pacifique Occidental, le passage de la Grande Barrière d'Australie par le chenal qui garde depuis le nom de Bligh, et la route jusqu'à

Timor, au total 3.600 milles, avec un bateau creux surchargé. Cette histoire, introuvable jusqu'à présent en français, vient enfin d'être publiée, romancée ou plutôt « remise dans la vie » par Nordhoff et Hall, les spécialistes de la *Bounty*, dans l'excellente traduction du commandant Guichard¹.

Solitaires dans le même cas, il y eut les innombrables Robinsons, essayant d'échapper à la prison de leur île dans quelque embarcation construite ou réparée par eux. Tous les récits connus de nous sont légendaires ; et les traversées réelles, qui ont certainement eu lieu, n'ont dû faire, au plus, que l'objet d'un entrefilet dans la gazette locale.

Un autre mobile de navigation solitaire « peu volontaire », sinon tout à fait involontaire, est celui des forçats évadés, des déserteurs. Navigations en général courtes, mais particulièrement périlleuses. Elles non plus ne sont pas connues ; on trouve par hasard, parfois, un article de ce genre :

LE DÉSERTEUR DE LA LÉGION ÉTRANGÈRE ÉTAIT RESTÉ TRENTE-QUATRE JOURS SUR UN RADEAU DANS L'OcéAN INDIEN. SON COMPAGNON DE FUITE EST MORT AU BOUT DE DIX-HUIT JOURS.

Singapour, 2 avril 1953. — Le cargo britannique Alendi Hill, arrivé hier à Singapour, a recueilli dans la baie de Bengale un homme qui a déclaré se nommer Türa Ensio, marin finlandais, et avoir déserté de la Légion étrangère alors qu'il se trouvait à bord d'un bateau faisant route vers Saïgon. Il a raconté avoir

1. Dix-neuf hommes contre la mer, Laffont éditeur.

passé trente-quatre jours sur un radeau dans l'Océan Indien.

Ensio, qui était dans un état d'épuisement complet et qui a dû être transporté immédiatement à l'hôpital, a fait le récit suivant de son aventure :

C'est avec un autre Légionnaire nommé Erickson, en compagnie duquel il avait déjà effectué une randonnée à pied de huit mois en Afrique du Nord, qu'après avoir décidé de désertir, il a jeté un radeau à la mer. Tous deux ont alors sauté par-dessus bord, n'emportant des provisions que pour deux jours. Les deux hommes se sont nourris de poissons crus, de crabes et de tortues. Ils recueillaient de l'eau de pluie dans un récipient en matière plastique.

Au bout de dix-huit jours, Erickson tomba malade et mourut. Ensio déclare avoir gardé le cadavre de son ami pendant une semaine avant d'être contraint de le jeter à la mer, où il a été immédiatement dévoré par des requins. Ceux-ci n'ont plus cessé de suivre le radeau jusqu'au moment où Ensio a été recueilli par le cargo britannique.

Il n'a pu préciser l'endroit de sa désertion du bateau, mais on suppose que celui-ci se situe quelque part au large de la côte de Sumatra.

*
**

Le « recordman » des naufragés solitaires connus est certainement le Chinois Poon Lim¹.

C'était un matelot du cargo anglais *Ben Lomond*

1. D'après M. Loranchet, dans le *Journal de la Marine Marchande*.

qui, le 23 novembre 1942, fut torpillé, en plein Atlantique, sous l'équateur (0° 30' N. et 38° 45' W.). Lorsque le navire sauta, Lim eut juste le temps d'attraper son gilet de sauvetage, de le passer, et de courir au canot de sauvetage auquel l'affectait son poste d'évacuation. Mais ce canot fut enlevé par la mer, et Poon Lim jeté à l'eau.

Quand il revint à la surface, le *Ben Lomond* avait disparu, ainsi que toute trace de vie. Agrippé à des pièces de bois, Lim nageota pendant deux heures, après quoi il aperçut un de ces radeaux que les vapeurs portent sur leur pont, et qui se dégagent tout seuls en cas de naufrage. Il y grimpa.

De là, il aperçut un autre radeau portant trois de ses camarades ; mais il ne put s'en approcher, et, le vent et la mer ayant une action différente sur des radeaux diversement chargés, il s'en trouva rapidement hors de vue.

A bord du radeau, dans les coffres spécialement destinés à cet usage, il trouva de l'eau douce, des vivres, quelques fusées pour signaux, un peu de pharmacie, bref le petit attirail réglementaire.

Poon Lim n'avait aucun moyen de diriger son radeau ; il ne pouvait donc qu'attendre, en dérive, qu'on le rencontre et qu'on le ramasse. Comme il était sur la route des navires, cela semblait ne pas devoir tarder.

En effet, plusieurs vapeurs passèrent à proximité ; Poon Lim agita des loques, sans succès. Un de ces navires s'approcha fort près, et de nuit, ce qui, contrairement à ce qu'on pourrait penser, était plus favorable, puisque le Chinois disposait de fusées. Il en envoya une, sans parvenir à attirer l'attention.

Presque toutes les histoires de ce genre montrent qu'à bord des navires de commerce de tous pavillons, en temps de paix, la veille est fort mal faite au grand large. En temps de guerre, qu'une fusée passe inaperçue est plus surprenant ; peut-être le vapeur crut-il au piège d'un sous-marin.

Poon Lim se trouvait dans la zone équatoriale dite du « Pot au Noir », zone à vents variables, faibles ou brefs, sans lit régulier, entrecoupés de calmes et d'orages. Cela fit à la fois le malheur et le bonheur du Chinois. En effet, quand l'eau des caissons commença à s'épuiser, il put la remplacer en profitant des torrentielles averses, se servant de son gilet de sauvetage en guise d'entonnoir ; il ne risquait pas de mourir de soif, comme il en aurait été sous l'alizé.

Inversement, sa dérive était incohérente, au total très faible. Bien entendu, il n'avait aucun moyen de l'évaluer, et ne pouvait qu'attendre, en faisant des coches sur le bord du radeau pour compter les jours.

En fait, Poon Lim n'était pas très loin des côtes du Brésil ; mais, s'il n'en approchait que très lentement, il sortit tout de même assez vite de la route des navires, et n'en vit plus un seul.

Au bout de six semaines, il vit que ses vivres, même en n'en usant qu'avec la proverbiale frugalité des Célestes, ne dépasseraient pas le cinquantième jour. Il fallait pêcher. Mais il n'avait pas de ligne.

Il pouvait en faire une, en « décommettant », c'est-à-dire en séparant les torons de la « guirlande » de filin qui entoure les radeaux, pour qu'on puisse s'y accrocher. En divisant ensuite un toron en plusieurs mèches, en recordant chacune d'elles, puis en nattant trois ou cinq des brins ainsi obtenus (le temps ne lui

manquait pas !) il put fabriquer une ligne d'une remarquable solidité.

Manquait l'hameçon. Avec ses dents, Poon Lim parvint à arracher un des clous galvanisés du radeau. Peut-être cette pointe vint-elle assez facilement. Mais, ce qui est plus extraordinaire, toujours avec ses dents l'Asiatique parvint à la courber en forme d'hameçon.

En guise d'appât, il ne disposait que de biscuit. Le pétrissant de salive, il en fit une boulette, qu'il laissa durcir au soleil autour de l'hameçon. Il savait bien qu'elle ne resterait pas très longtemps dans l'eau sans se déliter ; le problème était donc d'attirer rapidement un poisson.

Il eut la chance d'y parvenir, et de ramener une sorte de merlan (les explications de ce matelot fruste n'ont assurément que peu de précision scientifique).

Poon Lim se garda bien de le manger : il avait enfin une « boîte » sérieuse, qui lui permettrait d'attraper une pièce plus importante. Ceci ne manqua pas ; il ramena un poisson de vingt-cinq kilos, qu'il mangea cru sans aucune répugnance.

Les cinquante jours passés, le poisson cru fut sa seule subsistance, en plus d'oiseaux qui venaient se poser sur le radeau, ou sur sa tête, et qu'il attrapait, tout comme Gilboy. Bien entendu, il les dévorait également crus.

Mais il commençait à souffrir d'une autre misère : ses vêtements rudimentaires n'avaient pas résisté à l'alternance de pluie, de soleil violent, de rafales, de la mer équatoriale. Il se trouvait absolument nu, comme le colonel Hayter, mais sans avoir la mousson pour se rafraîchir ; il fut cruellement brûlé par le soleil, dont il ne pouvait s'abriter qu'avec la toile de

son gilet de sauvetage. C'était tout ce qu'il avait, également, pour se protéger de la fraîcheur nocturne.

Les jours passaient, monotones. Mais Poon Lim avait l'impassibilité, le fatalisme de sa race, qui lui étaient d'un grand secours moral, tandis que sa rusticité, et l'habitude héréditaire de se contenter de très peu, lui rendaient les privations moins pénibles. Sans doute, comme le dit Bombard, le premier de ces éléments était-il le principal : il ne désespérait pas, aussi « tenait-il le coup », alors qu'un Européen, plus sujet à l'angoisse et au désespoir, n'aurait pas résisté.

Vers le centième jour, les averses devenant plus rares, il manqua d'eau. But-il de l'eau de mer ? Il ne le dit pas. Cette carence dura cinq jours, après quoi il put de nouveau recueillir un peu de pluie.

Et la dérive continua.

Il y avait quatre mois qu'elle durait, quand Poon Lim vit des avions. Il en conclut qu'il se rapprochait de terre. Ces avions passèrent sans montrer qu'ils l'avaient aperçu. L'un d'eux, pourtant, l'avait repéré, et le signala aux autorités brésiliennes à Belem (Para). Celles-ci envoyèrent à sa recherche un autre appareil, qui ne le retrouva pas.

Ce ne fut que le cent trentième jour que, tout près de la côte brésilienne, qu'il n'aurait pas tardé à voir, puisqu'il n'en était qu'à 10 milles (18 kilomètres), il fut trouvé par des pêcheurs nègres brésiliens. Il était couché sur son radeau, et ne pouvait se lever.

Transporté à bord, son visage marqua une joie intense, il se mit à rire aux éclats, et à chanter. Fou ? Nullement. Il montrait simplement sa satisfaction.

Cet être robuste et simple ne prit aucune des pré-

cautions habituellement nécessaires après un long jeûne : il se mit à dévorer tout ce qu'on lui donnait, notamment « de pleines poignées de piments ! » Les pêcheurs noirs le regardaient avec étonnement, car eux-mêmes n'auraient pas avalé autant de ce « feu végétal ».

Le 5 avril, Poon Lim était débarqué à Belem. Il avait repris assez de forces pour marcher, ou plutôt se traîner, tout seul.

Hospitalisé, il se remit rapidement, ne souffrant que d'un assez bénin dérangement intestinal, que les médecins attribuèrent au poisson cru (leur patient avait-il parlé du piment ?)

Au bout de quinze jours, le gars était sur pied, et, méprisant la « convalo », cherchait un embarquement...

**

Cette histoire confirme entièrement la théorie de Bombard, et sur la possibilité de survivre, et quant à l'importance primordiale du moral.

Mais nous ne pouvons nous étendre, et passer en revue tous les rescapés, même de ces dernières années seulement¹.

Racontons seulement l'histoire de la *Marie-Jeanne* parce qu'elle éclaire la folie que c'est de naviguer, surtout dans les mers à vents réguliers, avec des em-

1. Voir, sous le titre *Le Rescapé*, l'impressionnante histoire de Gibson et de l'espionne chinoise de l'Intelligence Service Doris Lim (Lim elle aussi !), seuls rescapés de cent trente-cinq naufragés, après une dérive de 1.000 milles dans l'Océan Indien. (Corréa.)
Si certains de nos lecteurs ont connaissance de naufragés absolument solitaires, nous les remercions à l'avance de nous les signaler.

barcations uniquement à moteur, incapables de se tirer d'affaire à la voile.

A la vérité, cette aventure n'est pas exceptionnelle. Paul Farge, l'équipier de Jacques-Yves Le Toume- lin, qui vient de passer deux ans et demi dans les îles de la Société (Tahiti) avant de repartir avec le solitaire hollandais Lamberty, Paul Farge nous dit que la chose est tout à fait courante dans les archipels : on part au moteur, on reste en panne ou à court d'essence... et on s'en va vers l'Ouest, dérivant dans l'alizé, sans espoir de retour. Il faut une chance exceptionnelle pour qu'on s'en tire.

Mais écoutez l'histoire de la *Marie-Jeanne*¹.

Cette vedette d'une douzaine de mètres, équipée d'un moteur d'auto, faisait le « bornage », c'est-à-dire le transport des passagers, entre les différentes îles de l'archipel des Seychelles.

Qu'on ne soit pas surpris de son nom français.

Tout comme l'île Maurice, bien que possession anglaise, les Seychelles, au Nord-Nord-Est de Madagascar, sont d'anciennes colonies françaises; les habitants, pour la plupart métis d'Hindous, s'appellent Vidot, Delpèche, Laurence, etc., et parlent notre langue, ou un patois mi-français, mi-hindou.

Le 31 janvier 1953, la vedette partit de l'île Mahé pour aller, à 23 milles de là (la distance de Groix à Belle-Ile), à l'île Praslin, chercher une certaine Mlle Delpèche, dont la mère se mourait à Victoria, chef-lieu et port de Mahé.

Elle avait pour patron Louis Laurence, pour matelot Joachim Servina, pour mécanicien Antoine Vidot,

1. D'après le journaliste anglais Leslie Harris, et *Paris-Match*.

métis de vingt-cinq ans; le fils du propriétaire, Selby Corgat, âgé de seize ans, eut envie de faire la promenade, pendant le week-end, et accompagna son père. Auguste Lavigne, petit-fils de la mourante, embarqua aussi, pour aller au-devant de sa tante.

Dès le départ, il y eut des pannes. Vidot vit que la pompe à essence était encrassée, mais put repartir. On arriva à Praslin à 10 heures du soir, on y passa la nuit, et, après nettoyage complet du moteur, on repartit. La vieille demoiselle, malade, ne put venir, mais dépêcha à sa place son autre neveu Lavigne, Jules. S'y ajoutèrent Mme Finesse, Mme Arissol, et Noël Rondeau, cuisinier en quête d'emploi. Soit, au total, dix personnes.

En plus des humains, il y avait quelques marchandises, dont une caisse de galettes de manioc, une citrouille, des mangues et des papayes; la réserve d'eau douce était de neuf litres.

On partit, avec un peu de remords de n'avoir pas pris le temps d'assister à la messe, en ce dimanche (1^{er} février).

Après deux heures de route, la commande de la troisième vitesse du moteur se trouva fusillée. Rien à bord pour la réparer. Pas grave, pensa-t-on, il n'y avait qu'à continuer le chemin en seconde.

Oui. Mais, en seconde, on consomme plus d'essence. Et voilà que, quatre milles avant d'atteindre Mahé, on resta en panne sèche. Le temps était beau, il n'était que 16 heures, et l'île Sainte-Anne était à moins d'un mille et demi. Il n'y avait qu'à l'atteindre à l'aviron.

Rien à faire : les avirons qui se trouvaient à bord n'étaient pas ceux de la vedette (nous connaissons, hélas, tout inspecteur de la navigation de petit port

connaît ce genre d'incurie), ils étaient beaucoup trop courts.

Le propriétaire, M. Corgat, proposa de gréer une voile de fortune avec la tente; mais le patron répondit qu'aucun bon résultat ne serait obtenu, car l'île était légèrement au vent; la vedette, sans quille, aurait seulement dérivé. Le courant portait au large.

On mouilla donc, et on attendit.

Un voilier passa tout près, au vent. Mais ses occupants ne regardaient pas sous leur voile (on connaît cela aussi) et ne virent pas la *Marie-Jeanne*.

La nuit tombait, on ne pouvait plus espérer de secours avant le lendemain. On s'organisa donc pour dormir.

Mais, à la nuit noire, on s'aperçut vite que la chaîne d'ancre avait cassé, et que le courant, qui, nous l'avons dit, portait au large, entraînait la vedette. Le propriétaire et le patron fabriquèrent avec un poids de 25 kilos et des pneus de voiture une sorte d'ancre; mais celle-ci, ne crochant pas, ne put que ralentir la dérive, sous la pluie torrentielle qui s'était mise à tomber.

Au jour, les îles n'étaient pas encore très éloignées. On fit des signaux, mais en vain. On mangea et on but à sa soif, sans aucune restriction, comptant bien que cette mésaventure se terminerait rapidement. On tenta tout ce que l'on put : navigation à voile avec la tente, appels, etc.

Personne ne répondait à ceux-ci. Pourtant, pendant deux jours, l'île resta en vue. Les bateaux de sauvetage, pensait-on, allaient arriver. Rien. (Ils cherchaient, effectivement; fort mal, il faut le croire. On s'étonne, mais ce fut ainsi.)

Le jeudi 5 février, à l'aube, la terre avait disparu.

Equipages et passagers commençaient à s'inquiéter vraiment. Le cuisinier faisait la tambouille avec les légumes. Mais l'eau s'épuisait. Heureusement, il plut à torrent, on put en récolter 80 litres dans la toile de tente.

Mais, le douzième jour, il ne restait rien à manger.

On dérivait toujours, dans le courant et le vent — un joli vent sans méchanceté, par un très beau temps.

Les femmes s'affaiblissaient. Le vingtième jour, après toute une semaine de jeûne, Vidot tua deux oiseaux éblouis par sa lampe électrique. On en fit la soupe. Mais, de nouveau, l'eau douce était épuisée.

Vidot but de l'eau de mer (ô Bombard) qu'il supporta bien. Enfin, une nouvelle douche donna treize bidons d'eau. Par deux fois, un gros oiseau (un fou de Bassan) grillé au-dessus de planches prélevées au plancher donna un peu de réconfort.

Mme Finesse déclinait rapidement. Une fausse joie l'acheva : l'île Algalga, aperçue, ne put être atteinte. Mme Finesse mourut et fut immergée le 11 mars, soit donc le trente-neuvième jour.

Ainsi continuèrent, dans la sinistre dérive, la vie et la mort : Mme Arissol passa le 16 mars, puis, le 20, Servina. Des oiseaux, attrapés de temps en temps, redonnaient un peu de forces aux survivants. Avec un fatalisme hérité sans doute de leur sang hindou, ils disaient : « S'il faut mourir nous mourrons; s'il faut vivre, nous vivrons. » Ils bavardaient, priaient, plaisantaient même souvent. Fort polis, ils se souhaitaient le bonjour, et se détournaient pudiquement lorsqu'il le fallait.

Jules Lavigne, lui, pleurait. Soudain, il se mit à chanter, fou. Il mourut le cinquante-quatrième jour,

suivi par le cuisinier, qui, pourtant, plaisanta jusqu'au bout. Ensuite, le 10 avril, ce fut le tour de M. Corgat père. Mais celui-ci étant mort dans la salle de la machine, les quatre survivants, épuisés, ne purent l'en extraire.

Le soixante-treizième jour, il ne restait que les deux benjamins, Antoine Vidot et le petit Selby Corgat.

La mort d'Auguste Lavigne avait été atroce : fou, s'étant mis nu, il frappait des pieds le bateau, en récitant, pendant des heures, les noms des quatre-vingt-douze îles des Seychelles, ou en menaçant les deux jeunes gens terrorisés, obligés de prendre le quart pour n'être pas tués pendant leur sommeil.

Aussi furent-ils plutôt soulagés quand ils se retrouvèrent seuls. Ils vêtirent le mort, et l'immergèrent.

Ils ne pouvaient plus entrer dans la chambre où était le cadavre du père. Mais ils restaient, prostrés, dans l'autre cabine, pour se protéger du soleil.

Le temps était toujours beau.

Enfin, le soixante-quatorzième jour, ils entendirent une sirène. C'était le pétrolier italien *Montallegro*. Les garçons furent recueillis, et la *Marie-Jeanne* continua seule sa dérive dans l'Océan Indien...

Cette histoire donne aux théories d'Alain Bombard deux confirmations éclatantes : dans ce beau temps, on ne voit pas du tout pourquoi ces dix personnes n'auraient pas survécu, si elles avaient cherché à pêcher (le filin ne manquait pas, et qu'on se souvienne du clou de Poon Lim; les gens de la *Marie-Jeanne* disposaient de pinces), et si surtout elles n'avaient pas désespéré. Leur folie ne peut s'expliquer autrement. Quant à leur passivité, elle était négative; ils

« voulaient bien » vivre, ils ne « voulaient » pas vivre.

Mais cette aventure est surtout une grande leçon de navigation : il est criminel de s'embarquer en se fiant uniquement à un moteur; tout bateau doit comporter une voilure de secours, efficace et en bon état, un compas, et, s'il est petit, des avirons sérieux.

Ceci ne s'applique pas seulement aux Seychelles...

L'HOMME NU VAINQUEUR DES TECHNIQUES

Nous venons de faire allusion à Alain Bombard. Nous voudrions clôturer sur lui cet ouvrage, ces deux ouvrages sur les navigateurs solitaires.

Au cours de nos deux volumes, on a vu défiler toute une humanité navigante; partagée, comme toute humanité, en fous et en sages.

Alain Bombard, savant sur son radeau, plus fou parmi les plus fous, plus sage parmi les plus sages, nous semble constituer le lien entre tous, et leur aboutissement.

Comment ? Un lien avec Slocum ou Bernicot ?

Certains marins, à son sujet, ont haussé les épaules : « Ce n'est pas un navigateur. »

Certes non, ce n'est pas un navigateur. Il n'a pas cette prétention. *C'est un naufragé qui influe sur son destin.* Et qui, dans des conditions bien pires que ceux de la *Marie-Jeanne*, s'est sauvé alors qu'ils se sont perdus, et qu'ils se seraient sauvés s'ils l'avaient imité.

Mais il faut reconnaître tout de même que, de sa navigation, il ne s'est pas mal tiré (pour son atterrissage aux Canaries, par exemple), étant donné l'esquif dont il disposait — esquif qui, encore une fois, n'était

pas le fruit d'une fantaisie, d'une surenchère absurde, mais de la courageuse « mise à égalité » avec les naufragés véritables.

D'autres crient : il n'est pas docteur. Certes, il ne le prétend pas non plus, la presse seule l'affuble de ce titre; mais il a su mener son expérience, nous disent de grands médecins, dans un très sérieux esprit médical; n'est-ce pas cet esprit qui importe, et non la lettre, qui ne compterait que s'il prétendait soigner ses semblables.

Semblables... physiologiquement. Moralement, il risquerait de manquer de clientèle; les hommes de cette trempe sont rares. Si, de toute son affaire, on ne retenait qu'un fait, il suffirait à le classer parmi les plus grands : sa redescente de l'*Arakaka*.

Voilà un homme qui est resté cinquante-trois jours à macérer dans l'humidité de sa baignoire mouvante, sans pouvoir même s'y tenir debout, à manger son répugnant poisson cru, et à boire de la lymphe de dorade, puis de l'eau de pluie à goût de caoutchouc. Enfin se présente un navire : l'*Arakaka*. On lui offre une douche d'eau douce, ô merveille, qui le débarrasse de ses cuisantes croûtes de sel, et un petit repas chaud (qui eut d'ailleurs l'effet désastreux de le désaccoutumer du poisson); *ayant ainsi repris contact avec le confort et la douceur de vivre*, avec la condition naturelle humaine, ayant d'autre part déjà largement prouvé ce qu'il voulait montrer, il eut le courage, voulant parfaire sa démonstration, de *redescendre dans son engin de cauchemar* pour douze nouvelles journées de misère, avec au bout les risques d'un atterrissage.

On monte en épingle des « héroïsmes » qui ne sont

en fait (et c'est assurément déjà beaucoup, mais rien de comparable) que la « ferme tenue dans l'adversité »; par exemple, quand Bombard lui-même eut quitté les Canaries dans l'alizé, donc dans l'impossibilité de faire demi-tour, sans radio émettrice pour appeler au secours, il lui fallait bien continuer; cela exigeait du courage, de l'endurance, de la force d'âme, mais non de l'héroïsme, pas plus que le soldat n'est héroïque en faisant son devoir, sachant qu'il sera fusillé s'il ne l'accomplit pas. Tandis que le « redépart » de l'*Arakaka*, en toute connaissance de cause, et dans un épuisement déjà terrible, lui, est le plus véritable, le plus authentique acte d'héroïsme.

Acte de la même veine que celui de Gerbault renonçant à l'escale des Bermudes, mais d'une tout autre intensité; analogue à celui de Johnson refusant la tricherie offerte par le Turc, mais dans des conditions bien plus difficiles et plus gratuites; équivalent presque à celui de Blackburn pensant à mettre ses mains en rond pour que, ne pouvant les empêcher de geler, elles pussent du moins continuer à lui servir à aider son camarade. Presque, ou plus? Blackburn sauvait aussi sa vie; Bombard, lui, la remettait en jeu; sa force morale était plus grande encore.

Cet homme-là rencontre des hostilités. Certaines découlent des jalousies et des petitessees normales. D'autres, fort légitimes, sont le fait de professionnels du sauvetage, qui ne croient pas à l'usage pratique du canot pneumatique, et qui ont parfaitement le droit, et même le devoir, de le dire. D'autres enfin — surtout celles qui précèdent son expédition — proviennent de raisons beaucoup moins nobles, mais non sans importance elles aussi,

En y réfléchissant, on s'aperçoit en effet que, par son expérience, Bombard mettait en jeu la technique du sauvetage.

Et, au-dessus d'elle, tout un état d'esprit, toute une civilisation même.

**

Parmi nos navigateurs solitaires, nous avons, le lecteur s'en sera sans doute aperçu, rencontré deux conceptions bien différentes, d'abord assez confondues, mais divergeant, ensuite, au cours des ans, en deux rameaux de plus en plus contrastés : les utilisateurs des progrès techniques, et ceux qui, en refusant l'usage, sont en somme leurs négateurs.

D'un côté, les beaux yachts américains à moteurs Diesel, à perfectionnement de tous genres, à confort de plus en plus parfait.

De l'autre, des voiliers purs, des traditionnalistes comme J.-Y. Le Toumelin, demandant (et trouvant) la beauté et la sécurité de leur navigation à la parfaite application des vieilles règles maritimes, de leurs lois parfaitement dégagées et assimilées. Or, aussi paradoxal que cela puisse paraître (et j'entends d'ici l'éclat de rire de Jacques-Yves), c'est de cette école-là que Bombard est l'aboutissement : à la mer, au vent, à la faim, à la soif, les défenses qu'il apporte ne sont pas celles de la matière (tout comme Jacques-Yves refuse le moteur), ce sont (tout comme Jacques-Yves se fait « séminariste », disions-nous, de la tradition) ce sont les valeurs morales seules, toutes seules.

Alain Bombard oppose l'homme tout nu au robot des techniques. Il oppose le courage pur à la mécanisation. Il oppose la solution personnelle, immédiate-

ment créable à partir de rien, à l'organisation collective à coup de milliards... et d'esclavage.

En fait, c'est au monde moderne tout entier qu'il s'attaquait.

**

Ce monde, par ses prêtres les techniciens, se défend. C'est normal, et juste s'il le fait loyalement.

Mais, *avant* le départ, il s'est défendu... par ses marchands, de la façon la plus sordide.

Connaît-on les petits faits suivants ? Petits au premier coup d'œil, ils présentent à la réflexion une signification profonde.

A Tanger, le compagnon de Bombard l'abandonna.

Voici pourquoi, nous dit-on :

On lui offrit une mirobolante situation de « directeur sans connaissances spéciales ». Avec contrat en bonne et due forme.

La première mensualité lui fut versée; il resta à terre.

A l'étonnement général, Bombard partit quand même seul.

Alors... la deuxième mensualité ne fut jamais versée, le « directeur » fut proprement mis à la porte. Une petite, toute petite clause cachée dans un coin du contrat le permettait.

On avait simplement voulu arrêter l'expérience.

Encore en Afrique du Nord, un mystérieux émissaire vint offrir à Bombard 3 millions s'il renonçait.

Toujours en Afrique du Nord, de non moins mystérieuses pressions s'exercèrent sur les clubs de yachting, sur les gens capables de remorquer l'*Hérétique* hors du port pour le départ.

Après même le succès, la quasi totalité de la presse étrangère tourna d'abord l'affaire en ridicule, demandant « quand un Français traverserait l'océan accroupi dans une chambre à air ? »

Le pourquoi immédiat de tout cela ? Oh, il est fort simple.

Les fabricants (en général étrangers) d'appareils de sauvetage perfectionnés (et d'autant plus dangereux qu'ils sont plus perfectionnés, car, laissés sans entretien dans les embarcations de sauvetage, ils sont hors d'usage au jour du naufrage), ces industriels, qui luttent pour faire rendre *obligatoires* leurs ustensiles « indispensables », voulaient empêcher Bombard de prouver qu'on pouvait s'en passer.

Laissons ce conflit sordide d'intérêts, et regardons plus haut.

**

En somme, quelle est la foi du monde moderne ?

Le scientisme. Aussi bien en mer qu'autre part. Sa forme pratique étant la toute puissance des techniques.

On nous dit : « Rien n'est impossible à la technique; voyez aviation, radio, pénicilline. Pour rester en mer : radar, boîtes de conserves se chauffant toutes seules, etc.

La question de savoir si tout cela est un bien, et si la contre-partie, bombe atomique, perte cruelle du silence, crises démographiques et guerres, n'est pas un contrepois excessif, cette question n'est pas de notre ressort. On est bien obligé de le reconnaître : à peu près tout est possible aux techniques (sauf d'améliorer l'âme humaine, me soufflent mes héros solitaires).

Mais la réciproque qu'on ne cesse de nous répéter, est-elle vraie : « Rien n'est possible sans les techniques » ? On nous rabâche :

— Vous ne « pouvez pas » vivre sans électricité.

— Vous ne « pouvez pas » vous passer de distractions préfabriquées, cinéma, radio, etc.

— Vous ne « pouvez pas » boire le jus d'un citron sans presse-citron inoxydable.

Et, pour revenir à notre sujet :

— Vous ne « pouvez pas » naviguer sans moteur.

— Vous ne « pouvez pas » vous sauver sans appareil à distiller l'eau de mer, sans nourriture condensées et vitaminées, sans T. S. F. émettrice.

Et sans pot de chambre spécial. Un fabricant de cet instrument dit à Mme Bombard, qui venait de voir partir son mari : « Vous ne le reverrez pas (gentil, n'est-ce pas ?) ; vous ne le reverrez pas, il n'a rien de ce qu'il faut pour se sauver ; pas même notre appareil. »

Et voilà que Bombard se sauve, qu'il exagère même son sauvetage, puisqu'il va d'une rive à l'autre de l'océan, ce qui est le cas limite ; qu'il se sauve, non seulement sans pot de chambre automatique, sans radio émettrice, etc., mais sans nourriture conservée, et sans autre eau que celle de la mer et des poissons.

On dira : il a bénéficié pourtant des techniques, sous la forme d'un radeau pneumatique bien conditionné.

Non.

Il a choisi cet engin pour une raison corrélative à son but : parce que, pensait-il, un radeau pneumatique peut aisément être logé, et se bien conserver, à bord de tout navire même très petit, de tout avion ;

ainsi l'expérience aurait-elle une seconde portée, celle de montrer, comme avait voulu le faire Romer, de façon beaucoup moins probante, que cet engin logeable et économique était, à son avis, aussi sûr que les baleinières et canots de sauvetage coûteux, encombrants, se détériorant au soleil, demandant un constant entretien, et qui, lors des naufrages, se trouvent pour une grande part détruits ou impossibles à mettre à la mer.

Nous ne prétendons pas du tout qu'il ait raison ; mais telle fut la raison de son choix.

Autrement, la « technique du caoutchouc » n'a rien apporté à Bombard, bien au contraire. Un radeau de balsa comme celui du Kon-tiki, ou de bambou, ou même de certains bois de pays légers, à condition d'être un peu haut sur l'eau, ce qui est réalisable, aurait été plus sec, moins remuant, moins déformable, plus résistant à l'usure et aux attaques des grands poissons, plus sain de contact, et surtout aurait permis de se tenir debout, de faire de la gymnastique, et même quelques pas. Construit intelligemment, il n'aurait peut-être pas été tellement plus lent.

Donc, en pleine ère du « triomphe des perfectionnements pratiques », en plein « âge des techniques », Bombard est parti exactement comme il aurait pu partir il y a mille ans, deux mille ans, dix mille ans.

Qu'avait-il de moderne ?

Sa voile ? Dans de si petites dimensions, une voile de bambou ou de peau eût été plus solide, et tout aussi efficace.

Son grément ? Les cordages ne sont pas une invention récente.

Ses vêtements ? Les étoffes modernes ne « tinrent pas le coup », elles se déchirèrent comme du papier,

Nous préparons un autre ouvrage, Drôles de bateaux, dans lequel nous raconterons les traversées effectuées avec les « bâtiments » étranges, quels que soient leur taille et le nombre des occupants, mais sans but commercial, c'est-à-dire sans transport de marchandise. Par exemple Nonpareil (cité dans notre premier tome), ou cet extraordinaire œuf d'acier, mené par quatre officiers norvégiens, à la voile, de Aalesund à Gloucester, Boston, etc., en 1904. Les lecteurs qui voudront nous signaler la « piste » d'engins surprenants sont remerciés à l'avance.

et un primitif habitué à vivre nu eût moins souffert de l'humidité et du soleil tropical.

Non. Bombard est parti en homme de tous les temps, avec les moyens de tous les temps.

*
**

De tous les temps ?

Au fait, est-ce que justement certains marins « primitifs » ne connaissaient pas son secret ?

Ainsi s'expliquerait le peuplement des îles du Pacifique, incompréhensible jusqu'à ce jour.

On concevait que des groupes d'hommes et de femmes aient pu naviguer à bord de grandes pirogues ou de radeaux; qu'ils aient pu pêcher, avec cet hameçon naturel qui se trouve dans la « nuque » de la dorade (et que Bombard utilisa). Mais on ne comprenait pas qu'ils se soient aventurés sans savoir où ils allaient, au risque de mourir de soif.

N'est-ce pas précisément que ce risque n'existait pas ? Pourquoi ne se seraient-ils pas lancés sur une mer pouvant toujours les nourrir et les abreuver, exactement comme on traverse une forêt vierge giboyeuse, en longeant un fleuve potable ? Les « peuples de la mer » n'avaient-ils pas trouvé cette possibilité de vivre effectivement de la mer ?

*
**

Bombard, en 1952, primitif, a vécu sur la mer, de la mer, rien que de la mer.

Bien entendu, pas d'une vie complète, indéfiniment prolongeable. Ses frères primitifs ont inventé le feu,

il n'était pas question d'y renoncer définitivement, non plus qu'aux plantes.

Mais enfin, une vie; une vie sur la mer, sans rien, rien que ses membres, son intelligence et sa volonté.

Cuisant démenti à ceux qui prêchent que l'humanité ne peut exister que par la « science », que par l'organisation collective et son corollaire, la spécialisation restrictive.

Collective ! Tous nos solitaires montrent au contraire la merveilleuse, l'intacte puissance de l'intelligence personnelle, de l'initiative individuelle, de la force morale isolée.

Spécialisation ! Ils nous prouvent que le marin doit, et peut, savoir tout faire, tout résoudre, peut-être pas de façon transcendante, mais à l'échelle de l'homme et de la beauté.

Solitaires...

S'ils vont, solitaires, sur la mer, justement, tous, absolument tous, même ceux qui ne s'en doutent pas, n'est-ce pas en protestation contre le faux évangile du collectivisme et de la matière ?

FIN¹

1. Voir ci-après la liste, tenue à jour, des navigateurs solitaires depuis cent ans.

APPENDICE

UN PEU DE GRAMMAIRE MARITIME

Noms de bateaux, de gisements et de vents.

Les noms de bateaux. Genres et articles. — Les usages maritimes, en cette matière, sont fort compliqués, mais constants et précis. Le marin les applique « d'instinct », et c'est ce « d'instinct » qu'on appelle une langue.

1° *Yachts.* — L'usage est formel : pas d'article, que le yacht soit grand ou petit, à voile ou à moteur : j'ai vu *Kurun*; à bord d'*Arielle*. Toutefois, l'article est toléré :

a) Lorsque le nom est monosyllabique. On dira au choix : avec le *Spray*, le voyage du *Spray*, ou la quille de *Spray*, Slocum désarma *Spray*;

b) Pour certain mots créant confusion ou malaise. On dira : à bord de l'*Aile*, j'ai vu l'*Aile*; le mât de l'*Artimon*, la voile du *Grand Vent*. Mais cette tolé-

rance disparaît en même temps que sa cause : à bord d'*Aile Noire*, j'ai caréné *Artimon*, *Grand Vent* est en cape.

Bien entendu l'article est respecté quand il fait partie du nom, ce qui est assez rare : *Les Quatre Vents*, à bord des *Quatre Vents*. Cette dénomination est d'ailleurs assez peu conforme aux traditions de la plaisance, et l'on préférera donner des noms sans articles.

Il est également nécessaire, évidemment, pour la forme possessive : le *Kurum* de J. Y. Le Toumelin ; la *Fayaway* de Cannel.

Le genre des yachts doit en principe être respecté : *Aile Noire* est belle ; *Compagnon* était peint en noir ; *Les Quatre Vents* sont sortis ; *Belles Amies* sont ravissantes sous voiles. Aux propriétaires de ne pas donner de nom qui donnent ainsi des phrases ridicules (à moins qu'ils ne le fassent exprès...). Il est assez fréquent que, pour le pluriel, cette règle ne soit pas respectée : *Belles Amies* est ravissant ; l'effet est, à mon sens, encore plus malheureux ; évitons ce genre de noms¹.

Quand on ignore le genre du nom, notamment s'il est de langue étrangère (ou Breton, ce qui est moins excusable), on emploie le masculin singulier : *Four As* est rentré ; *Steredenn Vor* est un peu lourd (on devrait dire lourde). Toutefois, si le propriétaire dit : *Fayaway* est belle, on doit faire comme lui.

2° *Bateaux de pêche*. — Pour les bateaux de pêche de toute nature l'article est de rigueur : le *Goéland*, le *Victor Hugo*.

1. Tous les noms de bateaux cités ici sont ou ont été portés.

Il est en principe accordé : la *Jeanne* a été repeinte. Toutefois, pour les noms pluriels, l'article et l'accord restent au singulier masculin (neutre) : le *Louise et Marie* est plus lent ; le *Pierre et Jeanne* est détruit, le *Trois Copains* est vendu. Cette règle n'est pas toujours suivie ; on entend : les *Deux Sœurs* sont sorties ; il semble plus régulier de dire : le *Deux Sœurs* est sorti.

Lorsque l'article est écrit sur la coque, qu'il fait partie du nom, ce qui est ici plus légitime, on ne doublera jamais cet article : « le *Les Deux Amis* » serait ridicule ; mais la question de l'accord n'est, dans ce cas, pas tranchée. On dit : *Les Deux Amis* sont sortis, ou est sorti ; *La Chaumière* est plus petite, ou plus petit. A notre avis, cet accord est à éviter ; il le sera en tout cas s'il prête à confusion, ce qui est le cas pour les deux amis (bateau ou propriétaires ?), et le serait pour les noms de lieux : *Les Laouennou* est mal construit, et non pas : sont mal construits.

N. B. — On remarquera la graphie. Pour tous les bateaux, le nom proprement dit se met en italiques, ou en caractères gras ; mais l'article ne s'y met que s'il fait partie du nom écrit sur la coque, ce qui permet de savoir si c'est le cas ou non. Il faut donc écrire : le *Deux Frères* est plus petit que *Les Deux Frères*. Ceci est valable pour ce qui suit.

3° *Navires de commerce* (marchandises ou passagers). — Ici encore, l'article est obligatoire, mais, s'il ne fait pas partie du nom écrit sur la coque, il est toujours masculin singulier (neutre) : le *Mauritanie* est grand ; le *Grands Cardinaux* est échoué.

Mais si l'armateur (ce qui est son droit) a nommé le navire « *La Mauritanie* » on sera bien obligé d'accor-

der : *La Mauritanie* est trop longue. Jamais on ne doublera l'article : « à bord du *La Mauritanie* » est grotesque; « j'ai vu le *La Mauritanie* » également.

4° *Navires de guerre*. — L'article est obligatoire. Le genre est fixé par décret pour chaque unité.

La doctrine change avec chaque ministre, ou chef de service. Mais inclinons-nous...

Le plus souvent, ce genre semble commandé par le type, sous entendu : « Le (cuirassé) *France*. » Mais il y a des cas où c'est impossible : la *Gloire*, l'*Ancre*. Dans ce cas, on accorde : la *Gloire* est plus armée; l'*Ancre* est plus petite (et pourtant, on dit : l'avis *Ancre* est plus petit...) Quand l'article féminin est inclus, il en est de même : *La Raillieuse* est plus lente;

Tout cela est compliqué. C'est ainsi, et nous ne pouvons que constater. D'ailleurs, la complication est une des joies des choses maritimes...

Bateaux et navires. — Un navire est grand, un bateau plus petit. Où se trouve la limite ?

1° *Plaisance*. Tous les yachts particuliers sont des bateaux. Le mot navire est ici tout à fait ridicule... ou ironique;

2° *Pêche*. Ne sont « navires de pêche » que les baleiniers, les chalutiers pêchant au large, les morutiers, quelques grands langoustiers de pêche lointaine. Tous les autres sont des bateaux, à moteur ou à voile. On ne devrait pas dire « barque », mais chaloupe, ou pinasse, etc., selon le cas; ou embarcation.

3° *Commerce*. Sont tous des navires, sauf les petits caboteurs côtiers mixtes, et les vedettes de ports ou d'estuaires;

4° *Guerre*. Sont tous des navires, ou des embarcations d'un navire (sauf si l'on veut les vedettes de la

D. P.!) On ne devrait jamais dire « bateau de guerre ».

Gisements et vents. — Deux petites règles à observer, l'une de graphie, l'autre d'orthographe.

1° *Graphie*. — Tous les noms d'aires doivent s'écrire avec une majuscule quand ils sont substantifs : le Nord, au Sud-Est, au Noroît de, faire de l'Est, du Suet.

Mais ils peuvent prendre une minuscule quand ils sont employés adverbialement ou adjectivement (adjectifs invariables comme ceux de certaines couleurs : cerise, pervenche, etc.) : notre route était plus nord : la côte suroît de l'île.

De même, la minuscule doit être employée pour les vents (et le vêtement) : le suroît s'est mis à forcer; j'ai capelé mon suroît (mais : le vent est tombé dans le Suroît). Le suet est le vent du Suet (prononcer su-ette). Un faible susuet, un grain de Susuet.

Rappelons à ce sujet que le français n'a de noms de vents que pour les points collatéraux et deux points intermédiaires : le nordé, le suet', le susuet', le suroît, le susuroît, le noroît; mais : le vent de Nord (et non « du Nord »), le vent d'Est, le vent de Sud, le vent d'Ouest; du vent de Nord-Noroît, de Nord-Nordé, d'Ouest-Noroît, etc. Remarquer « le vent de » pour les huit points principaux, « du vent de » pour les autres aires).

2° *Orthographe*. — Aujourd'hui, on écrit Nordé, le nordé, plutôt que Nordet qui devrait se prononcer « Nordette », ce qui n'est pas le cas. On écrit obligatoirement Noroît, le noroît, et non pas « norois » qui signifie normand ancien.

« Sû » et « Ouâ » n'existent... que dans les opérètes. (A remarquer qu'il en est de même pour les

verbes : on dit que le vent nordit, ou anordit, mais le mot « sudir » est presque disparu; « ouestir » également; et « estir » semble n'avoir jamais existé).

Pour les abréviations, on trouve encore souvent S.O., N.O.; mais la forme légale est W., W.S.W., S.W., S.S.W., etc.

Les lecteurs qui s'intéressent au langage maritime seront peut-être heureux d'apprendre que notre GRAND DICTIONNAIRE DE NAVIGATION A VOILE ET DU LANGAGE MARITIME va enfin être publié. Demander le bulletin de souscription aux Editions Bonne, 15, rue Las-Cases, Paris-7°.

**LISTE (MISE A JOUR) DES NAVIGATEURS DE PLAISANCE
AYANT EFFECTUÉ, SEULS OU A DEUX, DE GRANDES TRAVERSÉES CERTAINES**

(Sauf rares exceptions, nous ne mentionnons pas les traversées terminées par un échec)

* L'astérisque indique les tours du monde

Premier solitaire certain.	1849	J. M. Crenston (Américain). De New-Bedford à San Francisco, par Horn ou Magellan, soit 13.000 milles, en 226 jours.	<i>Tocca</i> , cotre de 12 m 30.
Première traversée de l'Atlantique à deux d'Ouest en Est.	1866	Cap. W. Hudson, F. E. Fitch (Américains) et la chienne Fanny. De Sandy Hook (New-York), le 9 juillet, à Deal (Kent) le 16 août, soit 35 jours. (A été mis en doute.)	<i>Red, White and Blue</i> , baleinière en fer galvanisé de 7 m 90 sur 1 m 80. 2 tx 38 grée en trois mâts carré.
Première traversée de l'Atlantique à deux d'Est en Ouest.	1870	J. C. Buckley (Américain) et N. Primoraz (Autrichien). De Queenstown (Irlande du Sud), le 16 juin 1870, à Boston, le 8 septembre 1870, soit 84 jours et demi par la route nord.	<i>City of Ragusa</i> , baleinière de sauvetage de 6 m sur 1 m. 80, T.E. 0 m 66, pontée et grée en ketch.
Première traversée solitaire.	1876	Alfred Johnson (Américain, pêcheur). De Shake-Harbor (Nouvelle-Ecosse, Canada), le 25 juin 1876, à Abercastel (Pays de Galles), le 10 août 1876, soit en 46 jours.	<i>Centennial</i> , doris de 6 m 10 sur 1 m 80, grée en cotre avec fortune carrée.
Premier couple.	1877	Cap. Crapo (Américain) et sa femme (Ecoissaise). De Chatam (E.-U., dans la presqu'île du cap Cod, au Sud-Est de Boston), le 1 ^{er} juin 1877, à Penzance (Cornouailles), le 21 juillet 1877, soit 50 jours.	<i>New - Bedford</i> , baleinière pontée de 6 m sur 1 m 85, T.E. 0 m 85, grée en ketch houari, pas de boute-hors.

	1878, etc.	William Andrews (facteur de pianos) et son frère (Américains). Plusieurs traversées, dont : de Boston à Mullion-Cave (Cornouailles), en 48 jours.	<i>Nautilus</i> , plate à dérive de 5 m 80 × 1 m. 85, T.E. 0 m 45, à une voile latine, sans foc.
Premier aller et retour.	1880-1881	F. Norman (Norvégien) et G. P. Thomas (Canadien), de Gloucester (Mass., E.-U.). 12 juin 1880 à Cowes (27 juillet 1880), soit 46 jours, puis retour Londres 5 juin 1881, Halifax 2 septembre 1881, soit 79 jours.	<i>Little Western</i> , cotre de 4 m 90 × 1 m 80, T.E. 0,76.
	1881	Ivar Olsen (Scand.) et John Traynor (Anglais). De Bath, le 5 juillet 1881, à Falmouth, le 24 août et au Havre, le 29 août 1881, par Terre-Neuve.	<i>City of Bath</i> , doris de 5 m 45 × 1 m 50, T.E. 38 cm.
Seul ; première traversée du Pacifique ; la seule sans escale.	1882-1883	Bernard Gilboy (Américain). De San Francisco, le 18 août 1882, aux parages de l'Australie sans escale (6.500 milles, 164 jours). Recueilli à court de vivres le 29 janvier 1883.	<i>Pacific</i> , goélette de 6 m sur 2 m, 83 cm de creux.
	1889-1890	Cap. Jurgen Engelhardt et Nielson (Norvégiens). De Londres, le 12 décembre 1889, au Cap, le 16 avril 1890, et à Adélaïde (Australie), le 4 août 1890 (?).	<i>Stormking</i> , canot de sauvetage.
Régate transatlantique en solitaires.	1891	Andrews (ci-dessus) abandonne à 660 milles des côtes d'Europe. J. W. Lawlor (Américain). De Boston, le 21 juin 1891, à Coverack (Lizard), le 5 août 1891, soit 45 jours.	<i>Mermaid</i> , dériveur de 4 m 50, grand-voile aurique et foc. <i>Sea Serpent</i> , pointu de 4 m 57 sur 1 m 50, T.E. 0 m 60, voile à livarde et foc.
Seul. Plus petit jusqu'à 1939 (Young).	1892	Andrews (<i>id.</i>). De Atlantic-City (E. U.), 2 juillet 1892, à Palos (Espagne), 24 septembre, en 84 jours.	<i>Sapolio</i> , dit « cercueil flottant », sloup demi-ponté de 4 m. 42 × 1,67, T.E. 0,92, construit par lui.
Seul.	1894	A. Frietsch (Finnois), de New-York, le 5 août, à Queenstown (Irlande), 13 septembre.	<i>Niña</i> , plate de 12 m grée en goélette, construite par lui. ? 14 m sur 3 m 60.
Couple et 7 enfants.	1894	Cap. Vehling, sa femme et 7 enfants (Américains). De San Francisco à Honolulu et aux Mariannes en 11 semaines de mer.	
Premier tour du monde seul ; en outre, par Magellan.	* 1895-1898	Joshua Slocum (Canadien nat. Américain, cap. au long cours), 51 ans au départ. De Yarmouth à Newport, en 3 ans moins 4 jours.	<i>Spray</i> , cotre, puis yawl, de 11,20 sur 4 m 32, T.E. 1,27, construit par lui, lest en ciment, très plat, non doublé.
A l'aviron.	1896	Harbo et Samuelson (Norvégiens nat. Américains, pêcheurs). De New-York, le 6 juin 1896, aux Scilly (Pointe de Cornouailles), le 1 ^{er} août 1896, soit 55 jours à l'aviron.	<i>Richard K. Fox</i> , doris-baleinière demi-pontée de 5 m 50 × 1,50, pas de grément.
Seul sans doigts.	1899	Howard Blackburn (Canadien nat. Américain, anc. pêcheur). De Gloucester (E.-U.), le 18 juin 1899, à Gloucester (Angleterre), le 17 août 1899, soit 60 jours.	<i>Great - Western</i> , cotre de 9 m 15 sur 2 m 60, T.E. 1,50, construit par lui sans doigts.
<i>Id.</i>	1901	Le même. De Gloucester (E.-U.), le 9 juin 1901, à cap Espichel (Espagne), le 17 juillet 1901, soit 38 jours.	<i>Great - Republic</i> , cotre de 7 m 60 sur 2 m 15.
	*1901-1904	Cap. Voss (Scandinave nat. Américain), 43 ans au départ, et un équipier changé neuf fois. De Vancouver à Londres, par Pernambouc, en 3 ans, 3 mois et 12 jours.	<i>Tilikum</i> , pirogue indienne âgée de 50 ans, creusée dans un tronc, de 11 m 58 sur 1 m 67, T.E. 0 m 60, grée de 3 mâts auriques doublée cuivre en cours de route. ? de 4 m 85.
Couple de jeunes mariés (voyage de noces).	1902	M. et Mme Bradley (Américains ?), de Nouvelle-Ecosse à Douvres, 21 juillet ; (puis Anvers).	

Première traversée au moteur.	1902	M. G. Newmann et son fils de 16 ans (Américains). New-York, 9 juillet, Falmouth, 14 août, en 36 jours.	<i>Abiel Abbot Low</i> , 11 m 60 × 2 m 60, moteur de 10 CV.
Seul.	1903	Cap. Ludwig Eisenbraun (Allemand nat. Américain). De Halifax, le 28 août, à Funchal, le 23 octobre, soit 56 jours. Chavire le 6 septembre, mais redresse et repart vers Gibraltar et Marseille.	<i>Columbia II</i> , cotre de 5 m 60 × 0 m 95, T.E. 1 m 83.
Premiers par le cap Horn.	1910...	Cap. G. D. Blythe (Anglais) et cap. Peter Arapakis (Australien). De Bunbury (Australie) à New-York, par le cap Horn, d'Ouest en Est, et par le Sud. Perdus en Atlantique nord.	<i>Pandora</i> , yawl imité du <i>Spray</i> , de 11 m 27 sur 4 m 26, T.E. 1 m 21.
Atlantique seul à l'aviron (?).	1911	Joseph Naylor (Américain). De Boston à l'Espagne, à l'aviron (?).	
	1914	Cap. J. Cassels et J. C. Maloneï (Irlandais). De Dublin, le 24 mars 1914, à Halifax, en 97 jours.	<i>Imp</i> , cotre de 10 m, à moteur auxiliaire.
Seul.	*1920, etc.	Tommy Drake (Américain), 53 ans au départ. Plusieurs tours du monde, nombreux naufrages.	Quatre goélettes : <i>Sir Francis I</i> , <i>Sir Francis II</i> , <i>Pilgrim</i> (10 m 65 × 3 m 35, T.E. 1 m 17), <i>Progress</i> (11 m).
Seul. Premier par Panama, plus âgé pour tour du monde.	*1921-1925	Harry Pidgeon (Américain, photographe), 53 ans au départ. De Los Angeles à Los Angeles par Torrès, le Cap et Panama, en 3 ans, 11 mois, 13 jours.	<i>Islander</i> , sea-bird de 10 m 50 sur 3 m 20, T.E. 1 m 50, construit par lui en 1909-1911.
Première traversée de l'Atlantique d'Est en Ouest.	*1923-1929	Alain Gerbault (Français, tennisman et ingénieur), 30 ans au départ. De Cannes au Havre, par Panama, en 6 ans et 3 mois. Gibraltar-New-York direct en 101 jours, par le Sud.	<i>Fire-Crest</i> , cotre franc puis sloup marconi de 11 m sur 2 m 60, T.E. 1 m 80, 3.500 kg de plomb sous quille, et 3.000 kg lest intérieur.
Seul.	1927	Günter Plüschow (Allemand, écrivain). D'Allemagne à Bahia (Brésil).	
Seul en kayak.	1928	Cap. Romer (Allemand). Du cap Saint-Vincent (Portugal), le 17 avril 1933, aux Canaries, en 11 jours. Puis repart le 3 juin, atteint Saint-Thomas (Antilles), le 31 août. Perdu sur la route de New-York.	<i>Deutches Sport</i> , kayak en toile de 6 m sur 0 m 95, T.E. 0 m 25, voilure de ketch de 5 m ² .
Seul, 1 jambe.	1928	Cap. Teresio Fava (Italien, unijambiste). D'Italie, le 16 mai 1926, au Banc de Terre-Neuve, 2 août, puis disparu.	Cotre de 6 m sur 1 m 90.
Seul.	1928-1929	Paul Muller (Allemand). Parti de Hambourg en juillet 1928. Miami, le 1 ^{er} juin 1929. Bateau perdu au large du cap Hatteras. Sauvé à la nage.	<i>Aga</i> , sloup de pêche demi-ponté de 5 m 50 × 1 m 85, construit par lui.
Premier couple avec enfants nés en route.	1928-1931	Erling Tambs (romancier), 40 ans, sa femme, son fils Tony et sa fille Tui, nés en route (Norvégiens). D'Oslo à l'Australie, etc. Bateau perdu.	<i>Teddy</i> , cotre norvégien de 12 m, ancien pilote, âgé de 38 ans, 6.000 kg de lest intérieur.
Premier par la Mer Rouge vers l'Ouest.	*1928-1931	William Albert Robinson (Américain) et un matelot, 3 ans et 5 mois et demi. Par Panama, puis la mer Rouge.	<i>Svaap</i> , ketch marconi de 9 m 90 sur 2 m 90, T.E. 1 m 70, moteur Kermath de 10 CV.
Seul, premier avec moteur diesel. Premier par la Mer Rouge vers l'Est.	*1928-1932	Ed. Miles (Américain). D'Ouest en Est, par la mer Rouge. Si on ne compte pas l'arrêt pour incendie et une autre absence, juste 2 ans.	<i>Sturdy</i> , goélette marconi avec moteur à essence; puis <i>Sturdy II</i> , id., de 11 m 20 sur 3 m 30, T.E. 1 m 45, moteur diesel de 20 CV, 2.700 lit. de gasoil.
Seul avec chien.	1928-1934	Al. Hansen (Norvégien). D'Oslo à Argentine, puis Horn; s'est perdu à Chiloé.	<i>Mary-Jane</i> , cotre norvégien pilote, âgé de 20 ans, de 11 m.

Famille.	1930	Henry Blanco (Espagnol fixé au E.-U., professeur d'espagnol), sa femme et sa fille. De Salem (Massachussets), le 12 juillet 1930, à Barcelone, par les Açores, le 5 octobre 1930.	<i>Evalú</i> , goélette de 11 m 25 sur 3 m 35, T.E. 1 m 82, moteur à essence.
Seul avec enfant.	1931	Blanco (ci-dessus) et sa fille de 8 ans. De Barcelone à Tahiti, par Panama.	<i>Evalú</i> , ci-dessus.
Plus jeune.	1930-1932	Ahto Walter (Esthonien), 18 ans en 1930. Quatre traversées de l'Atlantique en deux étés (voir l'article), avec ses frères divers et aussi Barber (Canadien).	<i>Neptune</i> , sloup marconi de 8 m 85, âgé de 23 ans, sans moteur. <i>Ahto</i> , sloup marconi « norvégien » de 8 m 85 sur 2 m 70, T.E. 1 m 60, âgé de 19 ans, sans moteur, <i>Ahto II</i> 8 m 25 × 2 m 50, T.E. 1 m 83.
	1930-1935	Cap. Eric de Bisschop (Flamand français) et Joseph Tatibouet (Breton). De Chine aux côtes sud-ouest d'Australie, puis aux Hawaï.	<i>Fou Po II</i> , jonque, sans moteur.
Seul.	1930-53, etc.	Bill Weld (Américain d'Alaska, charpentier de marine). Innombrables traversées du Pacifique, toujours seul.	Nombreux bateaux, dont cotre de 8 m.
	1931-1932	Sydney Howard et J. W. Johnstone (Anglais), de Douvres, le 11 juin 1931, à Tahiti, le 2 août 1932.	<i>Pacific Moon</i> , cotre franc de 11 m 50 sur 3 m 20, T.E. 1 m 80, moteur 15 CV.
Seul.	1931-1932	Vito Dumas (Argentin), parti d'Arcachon en plein décembre vers l'Amérique du Sud.	<i>Legh</i> , yawl ancien 8 m de 12 m 50, âgé de 19 ans, sans moteur.
Seul, premier Pacifique d'Ouest en Est.	1931-1933	Fred Rebell (Letton, charpentier), âgé au départ de 45 ans. D'Australie (Sydney) à Los Angeles en 372 jours.	<i>Elain</i> , dériveur à clin de 6 m sur 2 m 15, non ponté, sans moteur.
	*1932-1935	Cap. F. Geraci (Italien) et équipier changé une fois. De Naples, août 1932, à Rome, par Panama et la mer Rouge.	<i>M. A. S.</i> (Memento Audere Semper), goélette de 10 m 50 sur 2 m 80, T.E. 1 m 20, 7 tx.
Seul.	1932, etc.	Alain Gerbault. De Marseille aux îles du Pacifique, etc.	<i>Alain Gerbault</i> , sloup marconi « norvégien » de 10 m 45 sur 3 m 20, T.E. 1 m 90, 4 tonnes de plomb en quille, pas de moteur.
Deuxième fois le tour du monde.	*1932-1937	Harry Pidgeon (ci-dessus) New London, le 8 juin 1932, à New London, le 15 juin 1937, par la Nouvelle-Guinée.	<i>Islander</i> (voir ci-dessus).
	1933	Hans Hamram (Norvégien) et son frère Harold, de Christiansund, 26 mars, puis de Lisbonne, 25 mai, à New-York, 29 juillet, par les Canaries et les Antilles.	<i>Trade-Wind</i> , sloup de 7 m 60.
Seul.	1933	Marin-Marie (Normand, peintre de marine). De Douarnenez à Funchal en 14 jours; de Funchal à Fort-de-France en 29 jours; puis à New-York en 21 jours.	<i>Winibelle II</i> , cotre norvégien de 11 m sur 3 m 05, T. E. 1 m 65, moteur, trinquettes jumelles.
	1933	P. C. Barber (Anglais) et W. Brackel. Gambie, 17 mai, New-York, 8 juillet.	<i>Enterprise</i> , cotre de 9 m 75.
Seul.	1933-1934	Cap. Lionel W. B. Rees (Anglais). D'Angleterre aux Bahamas, en hiver.	<i>May</i> , ketch norvégien âgé de 20 ans, de 9 m 75.
Premier seul Atlantique d'Est en Ouest par le Nord.	1934	Cap. R. D. Graham (Anglais). De Bentry à Saint-Jean-de-Terre-Neuve en 24 jours et demi. Puis navigation solitaire dans les eaux du Labrador, puis Bermudes et retour.	<i>Emanuel</i> , cotre de 7 tx, 9 m 15 sur 2 m 58, T.E. 1 m 50.

Plus jeune tour du monde.	*1934-1938	Dwight Long (Américain, 22 ans) et équipier (changé 3 fois en cours de route). De Seattle à New-York par l'Indonésie en 4 ans moins 2 semaines. Termine seul.	<i>Idle Hour</i> , ketch de 9 m 90 sur 3 m 35, T.E. 1 m 68.
	1934-1935	Heinz et Ruth von Förster (Allemands, 27 et 24 ans). De Hambourg à Pernambouc.	<i>Zugvogel</i> , Collin Archer de 7 m 22 sur 2 m 23, T.E. 1 m 22, moteur.
Couple, tour du monde complet.	*1934-1937	Prof. Strout et sa femme (Américains). De Jacksonville (Floride) à New-York, par la Nouvelle-Zélande, Torrès, le Cap, New-York (38.000 milles).	<i>Igdrasil</i> , cotre de 11 m 30 sur 4 m 27, construit par lui.
	1934-1935	Cap. Plesums (Letton). De Riga, en plein hiver, seul, à Brest. Puis avec équipier du Havre à Lisbonne et aux Antilles.	<i>Poupette</i> , cotre de 10 m sur 3 m 50, T.E. 1 m 50, haubans à palans, moteur.
	1934-1935	A. G. H. Macpherson et Bill Leng (Anglais). De Portsmouth, puis de Dakar aux Antilles; retour de Charleston à Gibraltar.	<i>Driac II</i> , cotre à moteur aux. de 9 m 75 × 2 m 60, T.E. 1 m 65.
Seul.	1935	A. V. Kääriäta (Finlandais). De Helsingfors à Rio de Janeiro.	<i>Sport</i> , cotre de 9 m 70, sans moteur.
Premier, et resté unique à traverser l'Atlantique seul au moteur.	1936	Marin-Marie (ci-dessus). De New-York, 23 juillet, aux îles Chausey, 10 août, en 18 jours, 16 heures, au moteur seul.	<i>Arielle</i> , 13 m sur 3 m 45, T.E. 1 m 30, fonte en quille 2.500 kg, 5.000 litres gasoil, moteur diesel Baudoin 4 cyl. 50 CV, 8 nds, gouvernail autom. « vane gear ».
Seul. Plus rapide.	*1936-1938	Cap. Bernicot (Breton), 52 ans au départ. De Carantec au Verdon par Magellan, en un an, 9 mois et 22 jours.	<i>Anahita</i> , sloup marconi de 12 m 50 sur 3 m 50, T.E. 1 m 70, petit moteur.
Seul.	1936	Jean Gau (Français nat. Américain). Parti de New-York le 15 juin 1936, échoué près de Cadix.	<i>Onda II</i> , goélette de 12 m.
Seul, 51 ans.	1937	Cap. Schlimbach (Allemand), Lisbonne, les Açores, New-York, le 18 août.	<i>Störtebeker III</i> , yawl de 10 m sur 2 m 60, T. E. 1 m 60, 5,8 tx.
	1937-1938	E. de Bisschop et Tatibouet, 46 et 34 ans au départ (v. ci-dessus). De Hawaï à Cannes en 264 jours de mer.	<i>Kaimiloa</i> , double pirogue polynésienne, grée en goélette à voiles de jonque, pas de moteur.
Seul.	1938	H. Gerber (Allemand). De Hambourg (22 mai), puis d'Espagne (9 juillet 1938) à New-York (28 août 1938), à court de vivres.	<i>Brezza III</i> , yole de 8 m.
Seul.	1938	Frank E. Clark (Anglais). Portsmouth, 23 août 1938, puis de Penzance à Charleston, le 10 novembre 1938. Saisi par la douane américaine !	<i>Girl Kathleen</i> , cotre de pêche de 9 m 15.
	1938-1939	H. et R. von Förster (ci-dessus). De Victoria (Brésil) à New-York, puis Hambourg.	<i>Zugvogel II</i> , sloup marconi de 9 m 25 sur 2 m 85, T.E. 1 m 68, construit par eux.
Seul.	1939	Frank Clark (ci-dessus), de New-York, 13 juin, à Newlyn (Cornouailles), 16 juillet (33 jours).	<i>Girl Kathleen</i> , ci-dessus.
	1939	R. D. Graham (ci-dessus) et sa fille. D'Angleterre aux Bermudes, puis Nouvelle-Zélande (24 novembre 1939).	<i>Caplin</i> , yawl de 10 m 65.
Seul.	1939	Guido Clifford Avery (Américain). De Tampa (Floride), à la côte française, en août; reparti par crainte de la guerre, recueilli en mer.	<i>Miss Tampa</i> , ketch de 8 m.
Seul, plus petit.	1939	Harry Young (Américain). New-York-les Açores en 39 jours.	? Sloup non ponté de 4 m 20 sur 1 m 80, 12 m ² de voilure, construit par lui.
	1939	V. A. Woodbury et un photographe (Américains). D'Honolulu aux Samoa.	Pirogue polynésienne à balanciers de 9 m.

Couple, en pleine guerre.	1940	Hilmuth Gorland (Allemand) et sa femme. Des Etats-Unis, le 8 août, en Espagne, 45 jours. Pour rentrer combattre.	Canot à voile de 8 m.
Premier cap Horn seul (d'Ouest en Est). Premier seul tour du monde d'Ouest en Est par le Sud.	*1942-1943	Vito Dumas (v. ci-dessus). Tour du monde d'Ouest en Est par le Sud (la « route impossible »), en un an en 4 étapes de 4.200, 7.500, 5.400, 3.000 milles, dans les « quarantièmes rugissants ». Le Cap-Auckland direct en 104 jours. Passe le cap Horn en plein hiver austral.	<i>Legh II</i> , ketch de 9 m 70 sur 3 m 30, T.E. 1 m 70, pas de moteur.
Seul.	1946	Hans de Meiss-Teuffen (Suisse). De la Tamise, puis Atlantique sans escale Casablanca-New-York, en 58 jours.	<i>Spéranza</i> , yawl bermudien à mot. aux. de 10 m 20 × 2 m 50, T.E. 1 m 40.
Seul.	1947	Frank Wightman et Graham Young (Anglais). Du Cap à Tahiti.	<i>Wylo</i> , yawl sea-bird de 10 m 35, construit par Wightman.
Couple.	1947	Jean Gau (v. ci-dessus). De New-York, 28 mai, à Valras-Plage (Hérault), par les Açores.	<i>Atom</i> , ketch de 9 m sur 3 m, T.E. 1 m 40.
	1947-1948	Cap. Brusgatis (Letton) et cap. Balkis (Allemand), puis Brusgatis et sa jeune femme. De Stockholm à Caracas.	<i>Inga</i> , yawl de 6 m 50 à dérive, demi-ponté, petit moteur mais pas d'essence.
	1947-1948	Ake Eliasson et G. Hildebrand (Suédois), de Gothenburg (Suède) à Miami (avril 1948).	<i>Monsunen</i> , sloup bermudien de 7 m × 1 m 35.
Couple et enfant.	1947-1951	Steve Townsend et sa femme (Américains) et leurs fils de 3-7 ans. De Los Angeles à Tahiti et retour.	<i>Mariachi</i> , ketch marconi de 12 m 20.
Seul ou couple.	*1947-1952	W. T. Murnan (Américain), 51 ans au départ. Sa femme avec lui par moments. De Los Angeles à New-York, en 5 ans et 5 mois et demi.	<i>Seven Seas II</i> , yawl en acier inoxydable de 9 m 15, 2 moteurs de 25 CV.
Couple.	1948, etc.	Staniland et sa femme (Anglais). Sept traversées de l'Atlantique, dont une avec bébé de 10 mois.	<i>Nymph Errant</i> , ketch.
Seul, record.	1948	Joseph F. Petterson (Américain de Bangor). D'Estramadure (Portugal) à Northest Harbor (Nouvelle-Angleterre), en 55 jours. Arrivé le 10 juillet 1948.	<i>Seven Seas</i> , yawl de 11 m 50.
	1947-1948	Félix Brandsten, 68 ans (Suédois nat. Américain) et Ivar Heine (Finlandais), 44 ans. San Francisco, 15 octobre 1947, Miami-Londres en 64 jours, Marstrand (Suède), 15 septembre 1948.	<i>Adventurer</i> , canot de sauvetage de 7 m 60.
Seul.	*1948-1952	Alfred Petersen (Américain). De City Island en juin 1948, à New-York, le 18 août 1952, par Panama et Suez.	<i>Stornoway</i> , cotre Colin Archer de 10 m 05, âgé de 22 ans, moteur 2 cyl.
	1949-1950	Stanley Smith (Canadien) et son frère Colin, puis Charles Violet (Canadien). Plusieurs traversées de l'Atlantique, dont Darmouth (N. E.) à Darmouth (Devon) en 43 jours.	<i>Nova Espero</i> , sloup à clin de 6 m 25 sur 1 m 83, T.E. 0 m 85, demi-ponté, le youyou servant de rouf, pas de moteur, construit par les Smith.
	1949-1950	Jan Paltins et E. Karulis (Lettons). De Suède, 31 août 1949 (en mer pendant la fameuse tempête du 7 août) à l'Angleterre, Vigo, les Antilles, l'Amérique Centrale, la Californie.	<i>Polaris</i> , cotre de 7 m 80 × 2 m 45, T.E. 1 m 05.
Couple.	1949	Paul Bruno et sa femme (Allemands). De Hambourg aux E.-U. (août). Sans argent, se nourrissent se pommes de terre, d'abord cuites, puis crues.	<i>Thalia</i> , cotre bermudien en acier, de 9 m 15 × 2 m 60.
	1947-1949	E. W. Lamberty (Hollandais) et ?. Amsterdam, 10 août 1947, Panama, îles Marquises. Bateau perdu au mouillage.	<i>Kroja</i> , baleinière transformée de 9 m 14 sur 2 m 74, en ketch.

- Seul, aller et re- 1949-1951 Edward Allcard (Anglais). De Helford
tour. (Cornouailles) à Gibraltar; puis de Gi-
braltar, le 21 mai 1949, à New-York, le
9 août 1949, soit 80 jours, par la même
route qu'Alain Gerbault. Et retour,
New-York, 5 août 1950-Plymouth, 17
juillet 1951. *Temptress*, yawl norvégien
de 10 m 40 sur 3 m 20,
aurique, moteur.
- Seul. 1949 Jean Gau (v. ci-dessus). De Valras-Plage
à Funchal; puis Funchal-Montauk (près
New-York), en 55 jours. *Atom*, voir ci-dessus.
- Père et fille. 1949-1950 Paul Muller (v. ci-dessus) et sa fille Aga,
17 ans. Baltique à l'Irlande. Partis
d'Irlande en plein février, Espagne,
Portugal, Las Palmas, 24 août 1950.
Mort en mer. *Berlin*, canot d'eau douce
de 5 m 50 sur 1 m 80,
ponté par lui, non étan-
che, pas de moteur.
- Seul en partie. *1949-1952 Jacques-Yves Le Toumelin (Breton), 28
Plus jeune tour ans au départ. Un équipier jusqu'à
du monde seul. Papeete, seul ensuite. Du Croisic au
Croisic, par Panama, Torrès et le Cap,
en 2 ans, 9 mois et 18 jours. *Kurun*, cotre norvégien de
10 m sur 3 m 55, T.E.
1 m 60, quille fonte
1.900 kg, pas de moteur.
- 1950-1951 Frédéric Benjamin Carlin (Australien,
ingénieur) et sa femme. De Halifax
(Canada), 19 juillet 1950, à Florès
(Açores) ??? en 34 jours, etc., côte
africaine 24 février 1951. *Half-Safe*, jeep amphibie de
4 m 60.
- Couple. 1950-53, etc. Dr et Mme Pye (Anglais) et par moment
équipier. De Fovey, 22 juin 1949, aux
Antilles, 8 novembre 1949, et retour.
Puis de nouveau Falmouth, 12 juillet
1951, La Barbade, 11 novembre 1952,
Panama, Marquises, Vancouver. *Moonraker*, cotre de pêche
de 8 m 70 × 2 m 75, âgé
de 53 ans! Sans aucun
élancement. Doublé cui-
vre.
- Couple et enfants. 1949-1950 Pat Fisk (Hindou); sa femme, 2 enfants
de 3 et 5 ans. De Falmouth, juin 1949,
en Nouvelle-Zélande, novembre 1950. *Debonair*, yawl de 17 tx.
- Couple. 1950-1953 C. Hiscock et sa femme (Anglais, écri-
vain). D'Angleterre aux Açores et re-
tour. Puis recommencent en juillet
1952, vers les Antilles et le Pacifique
(1953). *Wanderer II*, cotre franc de
7 m 30 × 2 m 15, T.E.
1 m 50.
Wanderer III, sloup marco-
ni de 9 m 15 sur 2 m 60,
T.E. 1 m 53.
- 1949-1950 Amiral Goldsmith (Anglais), 75 ans, et
sa nièce. Partis de Dartmouth en oc-
tobre 1949; 50 jours, de Las Palmas à
la Barbade. Retour en 1951, de Bahama
à Fovey en 57 jours. *Diotima*, cotre de 9 m ×
3 m 05, T.E. 1 m 50.
- 1950 Humphrey Barton, 50 ans, et K. M.
O'Riordan, 60 ans (Anglais), de Fal-
mouth (Angleterre), le 15 avril 1950, à
New-York, le 30 mai. *Vertue XXXV*, sloup bermu-
dien de série de 7 m 70
sur 2 m 20, T.E. 1 m 35.
- Doyen, seul. 1950 Cap. Tocque (Français), 79 ans. Les
Sables d'Olonne, Sétubal, Casa, sans
moteur. Le Guilvinec, Portland, Fé-
camp, 2.500 milles en 54 jours de mer. *Jacqueline*, dundee de 10 m
sur 3 m 50, gréant 3 focs,
flèche et tapecul, moteur
30 CV.
- Seul. *1950-1952 Tom Steele (Américain). Par Panama.
Abandonne près du Cap. *Adios*, ketch.
- Seul. *1950-1953 Col. Adrian Hayter (Anglais, 35 ans).
etc. Devon, le 21 août 1950; Alger, en oc-
tobre 1950; Port-Saïd, en février 1951;
Aden, en mai 1951; Bombay, de juillet
1951 à janvier 1952 (jambe cassée);
Colombo, en mars 1952; Penang, en
mai 1952 (appendicite); Singapour,
continue vers l'Australie. *Sheila II*, yawl norvégien
aurique de 9 m 75 sur
2 m 60, T.E. 1 m 50, cons-
truit en 1911, moteur es-
sence 8 CV.

- Seul. Tour de l'île *1950-1953
Horn en hiver etc. Marcel Bardiaux (Français, canoëiste).
austral. Parti du Havre en mars 1950. A l'été
1951, 28 jours de Dakar à Rio-de-Ja-
neiro (23 septembre-21 octobre 1951).
En juin 1952, fait le tour du cap Horn;
Ushuaia jusqu'au 9 juin; Quellon le
23 juillet; Valparaiso le 10 septembre;
Coquimbo 4 avril 1953. — Papeete
17 mai (4.880 milles en 43 jours). Quitte
Tahiti le 29 janvier 1954 vers la Nou-
velle-Zélande.
- 1950-1951 Jim Furlong et Joe Pelick (Américains),
de la Baltique, puis de Falmouth, le
20 juin 1951, Gibraltar, Panama, vers
l'Australie. *Festina*, cotre de 12 m, 7 tx,
construit en 1914, à Lu-
beck.
- Couple et enfant. 1951 M. et Beryl Smeeton (Canadiens de
l'Ouest) et fillette de 9 ans. D'Angle-
terre aux Galapagos et à la Colombie
Britannique, sans avoir jamais navi-
gué auparavant. *Tzu-Hang*, ketch marconi
de 10 m 70.
- Seul. 1951 John Riley (Américain). De San Fran-
cisco à Honolulu.
- Seul avec chien. 1951 Clyde Deal (Américain). De Mandal (Nor-
vège), le 25 juin 1950, Gibraltar, puis
les Canaries (29 avril) à New-York en
55 jours. Puis descend à Magellan et
remonte à San Francisco. *Ram*, ketch norvégien de
10 m 06, sans moteur.
- 1951 O. Owen et D. Puleston (Anglais). De
Leigh, puis Corcubion (Espagne), à
Antigua (19 novembre 1951). *Uldra*, yawl aurique de
9 m 45 × 2 m 75, T.E.
1 m 60.
- Seul. 1951 Lee (Américain, ancien pêcheur). Des
Etats-Unis aux Marquises, Tahiti, etc. *Manzanita*, 12 m 20.
- Seul. Records. 1951-1952 Dick Tober (Hollandais), 26 ans. De
Ymuiden (Hollande), le 21 août 1951,
à Auckland, en 15 mois, pour chercher
une situation. Atlantique en 25 jours.
Panama-Galapagos en 9 jours. *Onrust*, ketch d'acier de
11 m 30 sur 3 m 07, T.E.
1 m 75; sans moteur.
- Couple autour du *1951-1953 W. P. Crowe et sa femme (Américains).
monde. Honolulu, Australie, Bali, Singapour,
Zanzibar, le Cap, l'Amérique du Sud,
la Floride, Panama, Honolulu. *Lang Syne*, goélette à voiles
d'étai de 11 m 90, à ar-
rière norvégien, cons-
truite par Crowe à Ho-
nolulu en 4 ans.
- Seul en canot 1952 Alain Bombard (Français), 27 ans. A
deux : Monaco-Tanger. Puis seul :
Casablanca-Canaries en 12 jours.
Quitté Las Palmas le 20 octobre, at-
terri à la Barbade le 23 décembre, soit
64 jours et demi. *Hérétique*, canot pneuma-
tique de 4 m 60, avec
petite voile de canoë; ni
vivres ni eau.
- 1952 Frères Coenders (Hollandais), de Rotter-
dam à New-York. *Gracias Dios*, ketch en fer
de 11 m 20, construit par
eux.
- 1952 Dr. J. Cunningham (Canadien). D'Irlande
(18 septembre 1952) aux Antilles (Las
Palmas-Barbade en 31 jours). *Icebird*, sloup bermudien
de 7 m 70 × 2 m 20, T.E.
1 m 40.
- 1951-1952 Patrick Ellam (Anglais, 32 ans). Parti
d'Angleterre le 6 septembre 1951, avec
Colin Mudie, arrivé seul le 1^{er} janvier
1953 à Beackhaven (6.000 milles), par
le Sud. *Sopranino*, sloup marconi
de 5 m 80 sur 1 m 60,
T.E. 1 m 20.
- Première femme 1952-1953 Ann Davison (Anglaise, écrivain), 38
seule. ans. De Plymouth, le 18 mai 1952;
Douarnenez, le 25 mai; Casablanca.
De Casa le 25 septembre à Las Pal-
mas (Canaries), le 24 octobre 1952. 27
janvier à l'île Dominique, Antilles an-
glaises. Miami le 13 août 1953. *Felicity Ann*, sloup mar-
coni de 7 m × 2 m 15,
T.E. 1 m 40.
- Les 4 Vents*, marconi de
9 m 38 sur 2 m 70, T.E.
1 m 45, 1.300 kg de plomb
sous quille, doublé cui-
vre, construit par lui,
moteur Couach 5-7 CV.

Record.

- 1951-1953 Franck Mc Nulty et Bill Howell (Australiens). De Falmouth, 20 juin 1951, à Tahiti, en 20 mois, puis Honolulu, 25 avril 1953. *Wanderer II*, cotre franc de 7 m 30, ci-dessus.
- 1951-1953 Colin Fox (Anglais) et T. Brown. De Ly-mington, puis des Canaries à Nassau (Bahamas) en 87 jours. *Deben Peace*, cotre de 8 m 25 × 2 m 50, T.E. 1 m 10.
- 1952 Marcel Fort et Gilbert Léaud (Français). De Fogo (îles du Cap Vert) le 9 mai à la Martinique le 27 mai, soit 17 jours. Fort continue seul. *Atoll*, sloup marconi.
- 1952 C. Sullivant (Anglais) et un étudiant turc, 28 jours de Las Palmas à la Barbade. *Ling*, cotre de 9 m.
- 1952 Lamberty (ci-dessus). De Hollande à Tahiti. Seul depuis les Galapos. Continue avec Farge, en février 1954. *Anna-Elizabeth*, sloup marconi en fer; moteur en panne.
- 1953 Olavi Kivikoski (Finlandais). D'Amérique à Wilhelmshafen en 66 jours, puis à Kemi (Finlande). *Turquoise*, 10 m.

Seul.

Merci à qui nous signalera erreurs et omissions !

BIBLIOGRAPHIE

- BERNARD MOITESSIER : *Journal de bord* (General printing and stationery cy, Port Louis, île Maurice).
- D. LONG : *Sailing all Seas* (Rupert Hart-Davis, Londres).
- E. TAMBS : *Kreuzfahrten des Grauens* (Eberhard, Wiesbaden).
- V. DUMAS : *Los Cuarenta Bramadores* (Editorial Atlantide, Buenos-Aires).
- F. SCHMIDT : *Schiffe und Schicksale* (Dietrich Reimer, Andrews und Steiner, Berlin).
- H. ZITT : *Ein Mann, ein boot, ein fernes Land* (Schwartzhäupter, Leipzig).
- J. B. CONNOLLY : *Fischermen of the Banks* (Faber and Gwyer, Londres).
- CH. NEIDER : *Les grands naufrages* (Amiot-Dumont).
- R. TRUMBULL : *Les naufragés du ciel* (Table Ronde).
- W. GIBSON : *Le Rescapé* (Corréa).
- ALAIN BOMBARD : *Naufragé Volontaire* (Editions de Paris).
- NORDHOFF et HALL : *19 hommes contre la mer* (Laffont).

La Revue Maritime, 3, avenue Octave-Gréard, Paris (7^e).

The National Geographic Magazine, Washington.

Le Yacht, 55, rue de Châteaudun, Paris.

The Rudder, New-York.

Journal de la Marie Marchande, 190, boulevard Haussmann, Paris.

Paris Match.

Marine, Bruxelles.

TABLE DES ILLUSTRATIONS ET CARTES

<i>Sea Fever</i> du jeune Schultz, sous voiles.....	couverture
Traversée de Moitessier.....	p. 80-81
Traversée du Pacifique sans escale par Gilboy.....	128-129
Vito Dumas. Etat de son ciré à Valparaiso.....	160
<i>Lehg II</i> au départ.....	161
<i>Lehg II</i> au retour.....	161
Routes de Vito Dumas et du ménage Strout.....	176-177
Vito Dumas et Al Hansen.....	192
Le chef-d'œuvre de Zitt.....	192
<i>Igdrasil</i> , bateau-maison.....	193
<i>Abiel Abott</i> , fût à pétrole flottant.....	193
<i>Sea Fever</i> , creusé dans un tronc d'arbre.....	224
<i>Sandefjord</i> , du temps qu'il était pilote.....	225
Le capitaine Romer et <i>Deutscher Sport</i>	225
Ann Davison à bord de <i>Felicity Ann</i>	256
La <i>Marie-Jeanne</i> en dérive dans l'Océan Indien.....	257

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	9
La peur, la faiblesse et l'ennui	11
PREMIÈRE PARTIE : LA PLÉIADE FRANÇAISE.....	53
Jean Gau, cuisinier-peintre-navigateur solitaire	60
Marcel Bardiaux autour du Cap Horn	63
Moitessier, ou la navigation en longitude.....	67
Les Anglais, ou « tard mais bien »	76
R. D. Graham, l'Atlantique par le Grand Nord.....	78
Allcard, le solitaire « désolitarisé »	82
Le colonel Hayter, tout nu contre la mousson.....	85
Cent ans de navigation solitaire	88
DEUXIÈME PARTIE : LES MALGRÉ TOUT	93
Bernard Gilboy, le Pacifique sans escale.....	95
Dwight Long, ou la candeur aimée des dieux.....	131
<i>Sandefjord</i> sancit, ou comment on se noie.....	145
Vito Dumas, le plus grand des navigateurs solitaires..	156
Le tour du monde par la « Route impossible ».....	160
Le tour de l'Atlantique sans escale	189
Une maison autour du monde : <i>Iqdrasil</i>	193
Le capitaine Romer, précurseur de Bombard.....	200
Hans Zitt, héros de Jules Verne	213
J. E. Schultz, recordman de la folie	231
Newman père et fils, mangeurs de pétrole.....	245

316 **AUX LIMITES DU POSSIBLE**

TROISIÈME PARTIE : NAVIGATEURS SOLITAIRES MAL-GRÉ EUX, LES NAUFRAGÉS	257
Poon Lim, ou cent trente jours de dérive.....	264
La <i>Marie-Jeanne</i>	269
L'homme nu vainqueur des techniques.....	276
APPENDICE : UN PEU DE GRAMMAIRE MARITIME.	
Genres et articles des noms de bateaux	289
« Bateaux » et « navires »	291
Gisements et vents	292
LISTE DES NAVIGATEURS SOLITAIRES OU A DEUX	295
BIBLIOGRAPHIE	311
TABLE DES ILLUSTRATIONS ET CARTES.....	313

ACHEVÉ D'IMPRIMER SUR LES PRESSES
DE L'IMPRIMERIE MODERNE A MONTROUGE,
LE VINGT-SIX FÉVRIER MIL NEUF CENT
CINQUANTE-QUATRE, POUR LES ÉDITIONS
DENOËL A PARIS

Dépôt légal : 1^{er} trimestre 1954
N^o d'édition : 462 — N^o d'impression : 2624



Prix : 800 fr.
B. C.

AUX LIMITES DU POSSIBLE

Le mouvement d'intérêt passionné suscité par son premier volume **LES NAVIGATEURS SOLITAIRES** a permis à Jean Merrien de découvrir, non pas quelques héros complémentaires, mais de plus audacieux, de plus extraordinaires, de plus effarants voyageurs : ceux qui sont allés jusqu'aux limites du possible. La traversée de l'Atlantique par le capitaine Romer, dans un kayak de toile, bat tous les records de l'énergie; celle du jeune J.-E. Schultz dans un tronc d'arbre creusé, tous ceux de la folie; le voyage de Gilboy à travers le Pacifique *sans escale*, ceux de l'endurance et de la volonté; le périple du ménage Strout atteint le délicieux sommet d'une parfaite et tranquille possession de la mer; celui de Dwight Long dépasse les bornes de la chance, celui de Zitt celles de la cocasserie; mais surtout, le tour du monde en quatre étapes, en pleine guerre, tout seul, par les « rugissants quarantièmes » — la « Route impossible » — oui, de l'un à l'autre des terribles « trois caps » : Bonne-Espérance, Tasmanie, et Horn, dans la tempête continue, ce tour du monde de Vito Dumas est bien l'exploit le plus inouï qu'un homme seul ait jamais accompli sur la mer. Jean Merrien se trouve donc, par la grâce de ses héros, appliquer la célèbre devise des cirques : « De plus en plus fort ».

-5- 112