



Edito

Une météo mieux orientée vient d'annoncer un printemps agréable pour nous faire oublier les frimas de la saison passée et rejeter cette sinistrose d'une actualité agitée. Abordons l'année de nos cinquante printemps avec détermination. En 1961, faut-il le rappeler, Jean-Michel Barrault, Jacques Lebrun et Eric Tabarly, fondèrent l'Union des Plaisanciers Français regroupant sur le plan national les pratiquants de la croisière à la voile, qu'il s'agisse de croisière côtière ou hauturière et

tout ce qui concerne et conditionne cette navigation.

Depuis la création de l'association, beaucoup d'eau est passée sous les pontons; que de milles parcourus en croisière côtière et hauturière, que de mouillages peu fréquentés et de sites visités à la découverte de gens attachants, que de moments conviviaux partagés lors des colloques et des rassemblements sur l'eau: en un mot une expérience que l'on se doit de prolonger ensemble.

Fidèle à sa vocation, l'UPF entend toujours rassembler tous les marins à la recherche de centres d'intérêts tournés vers la mer.

Lançons-nous à la recherche de ces "niches du nautisme" pour attirer de futurs amis : le site n'est-il pas un bon outil de communication ?

Les méthodes de navigation évoluent comme les équipements spécifiques. Sans mettre à l'encan la carte marine, le compas de relèvement, la simple VHF, voire le sextant, nos colloques ont pour objet de nous familiariser avec des équipements plus récents et l'aide de spécialistes est sollicitée pour notre formation.

Mais ce qui fait notre richesse, c'est avant tout l'ambiance de saine camaraderie

retrouvée dans toutes nos activités, et des amitiés renforcées à bord lors des croisières en commun.

En un sens c'est montrer votre attachement au club.

Sachant pouvoir compter sur vous, je souhaite bon vent à l'UPF.

Jean Guillemot

Actualités



La lagune de Venise sur les pas de Goethe est notre dernier rendez-vous sur l'eau du 9 au 16 avril. Pour la plupart d'entre nous, c'est en train-couchettes que nous avons voyagé ; 4 pénichettes de la compagnie Le Boat nous attendaient sur le fleuve Sile pour notre pilotage vers Venise et les îles de la lagune. Force photos et films suivront !



La Fête du Nautisme se déroule les 14-15 mai 2011 sur l'île de Monsieur à Sèvres. Ce rendez-vous annuel permet en particulier aux membres de l'UPF d'accompagner des handicapés sur l'eau à l'occasion de l'événement Handinav du samedi matin.



Voir la [vidéo de Handinav 2010](http://video.metrofrance.com/video/iLyROoaf8Zvg.html) :

<http://video.metrofrance.com/video/iLyROoaf8Zvg.html>.

La première journée thématique EcoNav 2011 du 31 mars à La Rochelle a été placée sous le signe des Ports du Futur : fibres et aménagements intérieurs de bateaux, bateaux en fin de vie, quelles valorisations ? Gérard Maumenée d'*Horizons Experts* y était présent.

Des liens privilégiés de réflexion et de discussion sont noués avec Gérard Maumenée dont le cabinet *Horizons Experts* se consacre aux études dans le domaine de la mer, des bateaux, des ports et des pratiquants du nautisme. Francis Giniaux directeur de STW et chargé de la Commission « marinas et mouillage » de STW, est également sur ces thématiques un correspondant privilégié de l'UPF.

Bien sûr un peu anecdotique pour la plaisance, mais qui sait ? Au Havre les 8-9 juin, auront lieu les premières rencontres internationales de la « Marétique » = mer + numérique, consacrées à la simulation dans les activités maritimes et fluviales.

Au sommaire

	Page
Edito	1
Actualités	1
Calendrier	2
Jean-François de La Pérouse	2
Croisière gourmande	11
Nouvelles de Ratafia	13
20 ans déjà, notre transat	15
De la plaisance et des livres	17
Guidon UPF	18
Petites annonces	18

Calendrier 2011

- Fête du Nautisme les 14-15 mai
- Porquerolles' Cup les 11-12 juin
- Rallye Méditerranée Gérard Méry du 9 juillet au 15 juillet
- Voiles de St Tropez du 25 septembre au 3 octobre
- Croisière d'automne du 14 au 16 octobre : Granville et les Anglo-Normandes
- Assemblée générale le 10 décembre

Jean-François de La Pérouse

« Le 1^{er} août 1785, Jean François de La Pérouse quittait Brest à bord de la frégate la Boussole pour une expédition de 4 ans avec une seconde frégate l'Astrolabe, commandée par Fleuriot de Langle. Or le 10 mars 1788 la Boussole et l'Astrolabe quittaient Botany Bay en Australie pour disparaître à tout jamais. »



C'est par ces mots qu'Olivier PRUNET, Capitaine de corvette (r), ancien commandant du MERMOZ, nous accueillait le 17 novembre dans les salons de la France Libre, pour une soirée consacrée à la carrière de Jean-François de La Pérouse – marin d'exception – et au mystère de VANIKORO.

L'Astrolabe était découverte en 1826 sur l'atoll de Vanikoro par le capitaine marchand anglais Peter Dillon puis revisitée en 1828 par Dumont d'Urville. La Boussole ne devait être découverte qu'en février 1964 par un plongeur néozélandais. D'après les



découvertes de Dillon, les recherches de Dumont d'Urville et les récits des habitants de Vanikoro, les deux frégates ont fait naufrage le même jour au cours d'un ouragan, probablement en juin 1788.



Le sort dramatique de cette expédition, déjà lourdement marquée par une terrible noyade à Port des Français en Alaska et par un massacre dans l'île de Tutuila aux Samoa, a longtemps agité les esprits et les cœurs des Français. Car la personnalité généreuse de La Pérouse, qui fut l'un de nos plus grands marins, a contribué à développer autour de son nom un culte exceptionnel. En effet il faut le reconnaître, dans cette grande aventure qui a permis à travers les siècles de préciser l'image de la terre, l'expédition de La Pérouse s'est distinguée par sa générosité et son ampleur.

Quels étaient les buts de son expédition ? Depuis Magellan en 1520, de nombreux marins avaient sillonné le Pacifique, des espagnols comme Mendaña, des portugais

comme Quiros qui sera le premier à Tahiti, comme Torrès qui découvre le détroit qui porte son nom entre l'Australie et la Nouvelle-Guinée, des anglais comme Francis Drake ou Thomas Cavendish, des hollandais tels que Le Maire et Shouten ou Abel Tasman qui réussit l'exploit de découvrir la Tasmanie, la Nouvelle-Zélande, les îles Tonga, les Fidji, la Nouvelle-Guinée et de rentrer sur Java sans soupçonner l'existence de l'Australie dont il venait de faire le tour ! Un danois Vitus Bering au service du Tsar explorera le nord du Pacifique et donnera son nom au détroit entre l'Amérique et l'Asie. À la fin du XVIIIème siècle, le Pacifique est encore bien mystérieux. Citons aussi Bougainville, Surville, puis Cook qui en trois voyages, entre 1770 et 1779, fera faire à la géographie du Pacifique plus de progrès que tous ses devanciers réunis. L'objectif de La Pérouse était de compléter les cartes de toutes ces zones, un autre objectif était de faire avancer les difficultés identifiées de l'époque : l'astronomie, la physique, la navigation, la météo, la botanique, l'anthropologie, la géologie. Un vaste programme sera établi par l'académie royale des Sciences, ce qui justifia les moyens inouïs mis à la disposition de La Pérouse pour son expédition. À ce propos Louis XVI, qui était extrêmement intéressé par les découvertes océaniques, était très au courant des questions géographiques et était pénétré de sentiments humanistes tant à l'égard des équipages que des peuples qu'ils allaient découvrir.



Le roi dressait d'ailleurs lui-même les instructions données à La Pérouse par son ministre de la Marine, le maréchal de Castries. Et l'on peut dire que Louis XVI qui a doté la France de la plus grande marine qu'elle ait jamais connue et qui a permis l'indépendance des États-Unis d'Amérique, se distingue de nombre d'autres souverains et chefs d'Etat français qui ont affiché un total désintérêt pour les questions maritimes. Une quinzaine de scientifiques vont embarquer sur les deux navires comme les astronomes Monge et Lepaute Dagelet, le géologue Lamanon, le botaniste Collignon, un naturaliste Dufresne qui sera un rescapé car il débarquera à Macao et un jeune homme de 19 ans, Barthélémy de Lesseps embarqué comme interprète de russe qui sera rescapé, fils du consul de France à Petersburg et oncle de Ferdinand de Lesseps. Le voyage de La Pérouse se situe à une époque majeure de l'évolution des systèmes de navigation et de positionnement. À l'époque le grand moyen de navigation est



l'estime. Pour l'estime on utilise le loch, cette planchette que l'on fait défiler derrière le navire et le sablier de 30 secondes. Trente secondes c'est un cent-vingtième d'heure ; il fallait donc que le défilement des nœuds sur le bout corresponde à un cent-vingtième de mille ; on avait donc réglementé l'intervalle entre chaque nœud à 47 pieds et 7 pouces. Or les pilotes étalonnaient eux-mêmes les lochs, les intervalles comportaient des erreurs et les sabliers donnaient des temps trop courts qui étaient corrigés en navigation hors de tout contrôle. Le cap était tenu à l'aide de 2 compas latéraux, mais on ne tenait compte ni de l'altération des informations due à la proximité des 2 appareils, ni des déviations, ni de la déclinaison magnétique ; il en résultait des erreurs parfois colossales de plusieurs dizaines de degrés que l'on expliquait par des déperditions des instruments. Le développement de l'astronomie voit l'apparition d'instruments perfectionnés comme le sextant, sextant trouvé sur le navire de La Pérouse, la Boussole et des tables astronomiques. Bien sûr à cette époque on n'en est pas à la droite de hauteur classique que nous avons connue, méthode mise au point en 1875 par Marcq Saint Hilaire ; à l'époque on mesure les angles entre la lune et les étoiles avec des tables spéciales, c'est une méthode très ancienne présentée par Hyparque au XIII^{ème} siècle avant notre ère, préconisée par Kepler et qui avait été utilisée par Amerigo Vespucci. C'est une méthode longue et difficile qui nécessitait de bons observateurs et de très

bons mathématiciens. Les énormes progrès réalisés dans la science de l'horlogerie grâce à des hommes comme Harrison – le premier à fabriquer une horloge de marine – Berthoud, Le Roy, permettent de calculer la longitude avec une précision inconnue jusqu'alors. Sont embarqués à bord trois horloges astronomiques, trois sextants fournis par l'amirauté anglaise, 5 horloges de longitude de Berthoud, plusieurs montres ; en bref La Pérouse sera le premier grand navigateur capable de recalculer son estime par le calcul des latitudes et des longitudes. Le succès ou l'échec d'un voyage autour du monde est étroitement dépendant des hommes appelés à le conduire, c'est pourquoi Louis XVI et son ministre de la Marine, le maréchal de Castries, vont choisir deux marins brillants et expérimentés : La Pérouse et Fleuriot de Langle. Jean-François de Galaup était né en 1741 au manoir du Gô à côté d'Albi.



Seul garçon d'une famille de 3 enfants, il entre aux Gardes de la Marine – équivalent

de notre Ecole Navale – à l'âge de quinze ans et dès l'année suivante, il embarque. Sur plusieurs navires, il participe à une mission au Québec sous les ordres du chevalier de Ternay ; La Pérouse va trouver en la personne de Ternay un protecteur et un ami. Le 20 novembre 1759, il participe sur le Formidable à la désastreuse bataille des Cardinaux. Le Formidable était un magnifique bateau de 80 canons commandé par le chevalier de Saint André du Verger, division de la Flotte de Conflans. Le Formidable va essuyer les bordées de dix-neuf vaisseaux anglais de la flotte commandée par Hawke ; il recevra plus de mille coups au but dont une trentaine sous la flottaison. Il faut imaginer la fureur de ces combats, le grondement des canons, les cris des officiers, la fumée qui masque l'action, l'odeur de la poudre, cette odeur de poudre qui enivrait littéralement les hommes et puis les hurlements des blessés, les flots de sang qui ruissellent sur les passavants et dans les entreponts. D'autant plus qu'à cette époque on commençait à utiliser sur les navires des caronades, ces canons courts placés dans les hauts qui lâchaient des paquets de mitrailles qui balayaient les gaillards en provoquant des carnages effrayants. Sur le plan vital, le Formidable transportait 950 hommes, soit 300 marins renforcés par 650 fusiliers et grenadiers du régiment de Saintonge ; il y aura plus de 400 tués et plus de 300 blessés. Finalement le Formidable sera arrimé à un bateau anglais, le Resolution, et va partir en périple pour finir par s'échouer sur le Plateau



du Four où ils seront perdus tous les deux. Presque tous les officiers ont été tués ; La Pérouse lui sera blessé à trois reprises, il va être débarqué au Croisic et dirigé sur l'hôpital de Vannes où il sera prisonnier sur parole, puis libéré peu de temps après. La Pérouse à l'époque avait 18 ans et il restera marqué par cette tuerie qui va forger son caractère ; il a compris ce que pouvait être la souffrance des hommes dans ces combats et par la suite il se montrera toujours humain avec les équipages et généreux avec les adversaires. C'est ainsi qu'il sera l'un des rares commandants de son époque à ne jamais faire appliquer de châtiment corporel sur les navires qu'il commandera. Libéré, il va retrouver Ternay qui doit faire sortir les vaisseaux pris au piège à la suite de la bataille, une tâche ingrate et difficile qui sera menée à bien. Il va participer ensuite, toujours sous les ordres de Ternay, à une expédition contre les établissements anglais à Saint-Jean de Terre-Neuve ; à 35 ans en 1777, il est promu Enseigne de Vaisseau et fait une campagne aux Antilles. Ternay est nommé gouverneur de l'Île de France – aujourd'hui Île Maurice – et La Pérouse le suit en Océan Indien ; il rencontre à l'Île de France Louise-Éléonore Broudou, fille d'un fonctionnaire de la Marine, et envisage de l'épouser.

Le problème est que monsieur de Galaup s'oppose formellement à cette mésalliance et Jean-François qui craint plus son père que toutes les bordées de la flotte anglaise, va



remettre son mariage à plus tard. Il faudra attendre dix ans plus tard, après de hautes interventions, probablement celle de la reine elle-même, pour que Jean-François épouse Éléonore dans la cathédrale d'Albi, quelques mois seulement avant de partir pour son voyage autour du monde, il a 43 ans, elle en a 28. Il aura un fils qu'il ne connaîtra jamais et qui mourra très jeune. La jeune veuve vivra de la pension dérisoire qui lui a été allouée et demandera une aide au gouvernement républicain en réclamant une partie du traitement de son mari ; elle ne recevra rien et c'est finalement l'empereur

Napoléon qui lui accordera cette pension. Elle mourra en 1807 à l'âge de 52 ans et sera enterrée au château de Voisins avant d'être transférée au cimetière du Père Lachaise dans la sépulture de la famille Hocquart, lors de la vente du château en 1857.

Après son séjour à l'Île de France, La Pérouse devra rentrer en France et, toujours sous les ordres de Ternay, embarquer sur la frégate l'Amazone où il va s'illustrer pendant la guerre d'indépendance des Etats-Unis notamment lors de la prise de la Grenade puis en transportant l'armée de Rochambeau. En 1780, il est nommé Capitaine de Vaisseau ; à cette époque il sera très marqué par la perte de deux amis, d'abord Malo de Larache qui va mourir noyé avec deux cents autres dans le naufrage de la Charmante. Or à l'école, c'étaient les deux seuls élèves à ne pas être issus du milieu de la Marine et dans ce milieu arrogant et fier de sa noblesse et de ses ascendants maritimes, les deux adolescents étaient tenus à l'écart ; plus tard Ternay les avait pris tous les deux sous sa protection. Puis cette même année 1780, c'est l'amiral de Ternay qui meurt ; or La Pérouse voyait en Ternay un véritable père. En 1782, il prend le commandement d'une division comportant un vaisseau de 74 canons, le Sceptre, et deux frégates, l'Astrée et l'Engageant, l'Astrée étant commandée par Fleuriot de Langle. Avec cette division, La Pérouse va mener avec succès dans des conditions acrobatiques de navigation sur une mer encombrée de glaces et noyée dans les



brumes, sa plus difficile mission, l'attaque et la destruction des forts du Prince de Galles et de York. Il faut véritablement être marin pour mesurer l'exploit nautique que représente cette expédition ; La Pérouse est parti des Caraïbes avec des équipements d'été, sans carte, vers la Baie d'Hudson. La Pérouse et ses hommes vont endurer des épreuves à peine imaginables à cause du froid surtout ; ils vont trouver le fort du Prince de Galles puis vont partir à pied à la recherche du fort d'York à travers des marécages, des fondrières et des orages de fin du monde, fort qu'ils vont finalement trouver les portes ouvertes. Couverts de boue, les hommes de La Pérouse entrent au pas de charge, mais les hommes qu'ils vont rencontrer dans le fort d'York sont de pauvres gens ; ce sont pour la plupart des trappeurs car tous les soldats sont partis vers le sud pour la guerre contre l'Amérique.



La Pérouse sait que, s'il détruit les bâtiments, ces gens sont condamnés à mourir dans les rigueurs de l'hiver : il va donc leur laisser des

vivres, des munitions et des bâtiments pour s'abriter pendant l'hiver. Et l'Amirauté britannique n'oubliera jamais cette générosité de l'officier français ; ainsi quand il partira pour son voyage autour du monde, tous les navires anglais recevront l'ordre d'apporter toute l'aide nécessaire à son expédition et l'Amirauté anglaise leur fournira même du matériel de navigation.

Le retour sur la France sera terrible, car sur 536 marins 470 étaient morts du scorbut ou autres maladies.

La Pérouse a maintenant assuré 28 ans de service dans la marine et 25 années de navigation. Fleuriot de Langle lui, était né à Quemper-Guezennec dans les actuelles Côtes d'Armor. D'une expérience maritime moins variée que celle de la Pérouse, il avait une réputation de mathématicien et d'astronome qui lui avait valu d'entrer à l'Académie de Marine ; il avait publié un mémoire sur le calcul des longitudes par la méthode des distances lunaires. C'était un protégé du duc d'Orléans, le futur Philippe-Égalité. Il comptait parmi les plus brillants marins de la marine royale à l'époque. Excellents marins avec ces talents exceptionnels, La Pérouse et Fleuriot de Langle avaient cependant des caractères extrêmement différents. La Pérouse était franchement athée et ayant burlingué à travers le monde entier, il avait vite compris que l'homme ne naît pas naturellement bon. Il était expansif, il aimait rire et plaisanter, c'était un bon vivant.

Fleuriot de Langle, lui, était un homme plus taciturne et introverti, un marin têtue, opiniâtre, indépendant et téméraire, qui le paiera d'ailleurs de sa vie.

Il y avait 230 hommes dans cette expédition, pour la plupart des bretons recrutés par Fleuriot de Langle. L'expédition était commandée par La Pérouse, secondé par Sutton de Clonard, officier d'origine irlandaise, le lieutenant d'Escures, les enseignes Boutin, Pierrevert, Colinet et puis les jeunes Gardes de la marine Mel de Saint-Céran, Montarnal, Roux Darbaud et Frédéric Broudou – frère d'Éléonore, épouse de la Pérouse, et bon marin. L'Astrolabe était commandée par Fleuriot de Langle qui avait choisi comme second le lieutenant de vaisseau Anne de Monti, vendéen ayant participé à toute la guerre d'Amérique, les enseignes Treton de Vaujuas, d'Aigremont, Laborde et Blondela, les Gardes de la marine Laborde, Lauriston et Raxi. Il faut bien comprendre que ces officiers étaient les meilleurs de la marine royale de l'époque, les plus grands noms de la noblesse et les meilleurs élèves de l'École des gardes et de l'École militaire. C'est ainsi par exemple que les frères Laborde sont les fils du marquis de Laborde, banquier de la Cour ; Lauriston est le fils de Law de Lauriston, gouverneur de Pondichéry, et petit-neveu du banquier Law ; il disparaîtra dans l'expédition mais son frère sera général, aide de camp de Napoléon et ambassadeur de France à Moscou ; Roux Darbaud est un élève de l'École militaire, remarqué pour son génie mathématique et



considéré comme un prodige en matière d'astronomie.



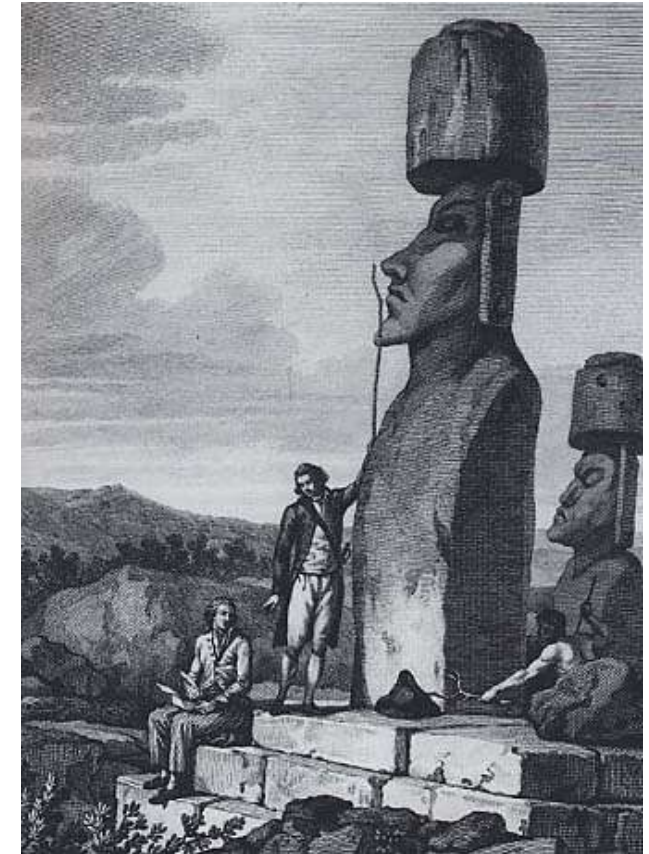
Les navires étaient deux flûtes de charge qui s'appelaient le Portefaix et l'Autruche, mises à la disposition d'une mission scientifique de haut niveau. D'ailleurs la préparation et l'armement de ces deux navires sont un exemple de rapidité. Ils vont embarquer une quantité de matériel incroyable : 950 tonnes de matériel et d'armement, d'embarcations de secours, des milliers d'outils, une bibliothèque de plusieurs centaines de volumes, des bœufs, 40 moutons, 200 volailles de basse-cour.

Les deux navires vont quitter Brest le 1^{er} août 1785. Les récits du voyage seront apportés d'une part, par le naturaliste Dufresne qui va débarquer à Macao, ensuite de Cavite par la frégate la Subtile et en dernier lieu seront rapportés de Botany Bay par l'escadre du commodore Philipp, dont les navires, qui transportaient des détenus de droit commun destinés à faire de la Nouvelle Hollande une

colonie de peuplement britannique, avaient précédé l'expédition française de 5 jours.

Après avoir quitté Brest, les navires vont descendre à travers l'Atlantique ; ils vont traverser les Canaries, les îles du Cap Vert et s'y approvisionner. Très bien reçus à Sainte Catherine vers les côtes du Brésil par le gouverneur portugais, ils vont doubler sans problème le cap Horn pendant l'été austral et relâcher dans la baie de la Conception au Chili. La Conception est une ville de plus de 10 000 habitants au sud de Valparaiso. Quand les navires entrent dans la baie, il n'y a plus de ville, elle a été rasée par un tremblement de terre et reconstruite de l'autre côté de la colline ! Citons La Pérouse : « La paresse, plus que la crédulité et la superstition a doté ce royaume de couvents. Les moines y jouissent d'une beaucoup plus grande liberté que dans aucun autre pays et le malheur de n'avoir rien à faire, de ne tenir à aucune famille, d'être célibataires, de vivre retirés dans leur cellule, les a rendus les plus mauvais sujets de l'Amérique. Leur effronterie ne peut être exprimée. J'en ai vu qui restaient au bal jusqu'à minuit, bien éloignés de la bonne compagnie et personne ne donnait à nos jeunes gens de renseignements plus exacts sur des endroits que des prêtres n'auraient dû connaître que pour en interdire l'entrée ! ».

En avril ils viennent relâcher dans la baie de Cook sur l'île de Pâques, notamment pour faire des relevés et des croquis.



La Pérouse fait ensuite route directement sur Hawaï et fait escale sur l'île de Mowée, qui est l'île de mauvaise réputation où James Cook avait été tué. Mais les Français y sont bien reçus.



Il se dirige alors vers l'Alaska pour relâcher dans la Baie des Français ; il faut dire que cette baie aujourd'hui connue sous le nom de Lituya est située juste sur la zone de fracture du Pacifique. Aujourd'hui l'anse ouest de cette baie n'existe plus ; elle est tombée en 1958 lors d'un tsunami de 500 mètres de haut, provoqué par un tremblement de terre et un glissement de terrain. Les deux frégates ont eu à l'époque beaucoup de mal à pénétrer dans le passage d'entrée.

La Pérouse va y rencontrer les indiens Tinglits semi-nomades qui viennent dans cette baie durant l'été où ils pratiquent la pêche et la chasse. Les contacts ne seront pas particulièrement chaleureux et La Pérouse les décrit comme étant très frustrés et très primitifs ; ils chassent l'ours, les cervidés, les paresseux qui vivent dans les arbres, ils pêchent beaucoup de poissons en mer et chassent les oiseaux. Ces indiens élèvent des totems fort bien sculptés aux décors

extraordinaires. Un curieux objet a été repéré dans les épaves de Vanikoro, c'est une amulette dont a trouvé une représentation quasiment identique en l'an 2 000 en Alaska : une magnifique amulette en ivoire de baleine incrusté de coquillages ; c'est une sculpture représentant le corps d'une baleine avec d'un côté une tête de poisson, de l'autre une tête d'oiseau et un chamane ; les vertèbres que l'on voit au milieu sont le symbole chamannique de l'esprit ; cette sculpture évoque le concept du chamane voyageant aidé par un poisson et par un oiseau vers la connaissance spirituelle qui va lui permettre de prédire l'avenir ou de guérir les maladies. Les objets ainsi recueillis par La Pérouse qui pourraient décorer un salon moderne sont le signe d'une technique très évoluée de personnes pas du tout primitives, mais très proches de la nature. L'expédition La Pérouse a également ramené des informations et des témoignages comme la transcription d'un chant tinglit ou encore des considérations sur leur langue. Les relations entre les européens et les populations qu'ils rencontrent, au fur et à mesure de leur découverte du monde, a été à l'origine de bien des drames comme la mort de James Cook à Hawaï et les disparitions de peuples comme ceux de Terre-Neuve ou comme les indiens Alakaluf de Patagonie. Le 12 juillet La Pérouse était prêt à repartir. Bernizet avait établi une carte du bras de mer, mais quelques relevés à la sonde étaient encore nécessaires. Trois embarcations étaient envoyées tôt matin le 13 pour procéder aux relevés complémentaires.

D'Escures l'officier le plus ancien, chargé du détachement est monté sur la biscayenne de la Boussole.



La Pérouse se méfiait de la témérité de d'Escures et lui avait donné des instructions écrites de ne pas s'approcher de la passe, si la mer brisait sur les rochers. De Marchainville est monté sur la biscayenne de l'Astrolabe et Boutin a emprunté une petite chaloupe. Ils étaient partis à 6 heures du matin et à 10 heures, Boutin désespéré, était de retour. Malgré les instructions reçues, d'Escures s'était trop approché de la passe où règne un courant très violent et son bateau avait été submergé. De Marchainville s'était approché avec son bateau pour porter secours aux occupants de la première embarcation, mais il avait également chaviré. Boutin avait réalisé qu'il n'échapperait pas au



même sort s'il les approchait et avait fait demi-tour. Les 21 occupants des deux biscayennes s'étaient noyés et parmi eux six officiers dont Edmond de Laborde de Marchainville et Ange de Laborde de Boutervilliers, les deux fils du banquier et mécène Jean-Joseph de Laborde, proche de la famille royale. L'ensemble des membres de l'expédition étaient atterrés. Ils sont restés deux semaines de plus, espérant trouver des survivants ou à tout le moins des débris. Ils devaient aussi pallier la perte, revoir l'organisation et réaffecter les équipages. Il fallait encore revoir la suite de l'expédition en conséquence. Un cénotaphe était dressé sur l'île, avec une plaque portant le nom des disparus et cette mention « A l'entrée du Port ont péri vingt-un braves marins ; qui que vous soyez, mêlez vos larmes aux nôtres ». Finalement, les deux navires quittaient le Port des Français le 30 juillet. Poursuivant l'exploration de la côte américaine jusqu'à Monterey, en Californie, La Pérouse traversait tout le Pacifique jusqu'à Macao. Et c'est là dans la nuit du 5 au 6 novembre 1786 que les deux navires vont manquer de peu le naufrage sur un récif situé au nord d'Hawaï ; c'est en pleine nuit que l'enseigne aperçoit tout à coup le long du vaisseau des récifs. Il donne l'alarme et on parvient à faire virer de bord les deux frégates à une encablure des roches. Évidemment trop de marins ont péri sur ce type de dangers non cartographiés en plein milieu de l'océan Pacifique, c'est pourquoi La Pérouse va faire demi-tour le matin pour découvrir un îlot rocheux entouré

de récifs et de bancs de sable, dont la latitude et la longitude seront consignées avec précision. Arrivé à Macao en janvier 1787 il va manquer de 48 heures les navires de d'Entrecasteaux et de l'amiral de Castries – les frégates la Subtile et la Résolution – en mission d'exploration également, mais venant de l'ouest. Il va ensuite explorer la côte de Sibérie, la manche de Tartarie entre la Sibérie et la presqu'île de Sakhaline, puis relâcher à Petropavlovsk au Kamtschatka. C'est ici que Jean-Barthélémy de Lesseps est chargé par La Pérouse de rapporter à Louis XVI les cartes, les notes, le journal et toute la première partie du travail de l'expédition. Le voyage de retour de Lesseps en France est une véritable épopée ; il lui arrivera tant d'aventures et il va braver tant de dangers, qu'un livre relatera cette aventure. Au péril de sa vie, en radeau, en traîneau, en résistant à des tempêtes de neige, bourbiers ou lacs gelés : il va passer par Iakoutsk, Irkoutsk, contourner le lac Baïkal, Tomsk, Nijni-Novgorod, Moscou, Karkov, Riga, Königsberg, Berlin et il arrivera à Versailles fin septembre 1787 où il sera reçu en héros par Louis XVI.



La Pérouse reprendra la direction du sud et va s'arrêter dans les Samoa sur l'île de Tutuila, la capitale. C'est là que va se dérouler le deuxième

drame de l'expédition et que Fleuriot de Langle va perdre la vie. Les marins vont faire de l'eau et découvrent une cascade, puis Fleuriot de Langle découvre une deuxième cascade ; or La Pérouse avait remarqué une population extrêmement virulente et essaye sans succès de dissuader Fleuriot de Langle.

Celui-ci part avec quatre canots vers cette baie encombrée de récifs. Les marins mouillent dans cette baie, vont chercher de l'eau à la cascade et au moment où ils repoussent les embarcations à la mer, ils sont attaqués par des milliers d'insulaires à coup de lances et de casse-têtes. Treize hommes sont tués dont le capitaine de vaisseau Fleuriot de Langle et le physicien Lamanon. Les autres reviennent à la nage vers les canots encore à flot, beaucoup sont blessés, souvent grièvement.



La Pérouse perd ainsi son meilleur officier et en sera profondément affecté ; il écrit alors : « Je suis cependant mille fois plus en colère contre les philosophes qui exaltent tant les



sauvages, que contre les sauvages eux-mêmes. J'ai toujours usé avec eux de la plus grande modération ; mais je vous avoue que si je devais faire une nouvelle campagne de ce genre, je demanderais d'autres ordres. Un navigateur, en quittant l'Europe, doit considérer les sauvages comme des ennemis, très faibles à la vérité, qu'il serait peu généreux d'attaquer sans motif, qu'il serait barbare de détruire, mais qu'on a le droit de prévenir lorsqu'on y est autorisé par de justes soupçons ».

C'est alors Anne de Monti, second de Langle qui va remplacer Langle sur l'Astrolabe jusqu'à Botany Bay ; ensuite il passera sur la Boussole. Après une ultime escale aux Tonga, l'expédition se dirige vers Botany Bay en Nouvelle Hollande (Australie). La Pérouse y croise l'escadre du commodore Philip, chargé d'une colonie de peuplement.

Les dernières lettres de La Pérouse sont datées du 7 février 1788. Dans sa dernière lettre au maréchal de Castries, il indique qu'il va retourner aux Tonga, puis explorer la Nouvelle Calédonie, les îles Santa Cruz, le tour de l'Australie et achever sur l'Île de France en décembre.

Or il est clair que dès le début de 1789, un malheur est arrivé à La Pérouse et à son expédition. Et malgré les bouleversements de l'Histoire, le roi arrêté à Varennes va signer en 1791, de sa prison, un ordre pour une nouvelle expédition confiée à l'amiral Bruni

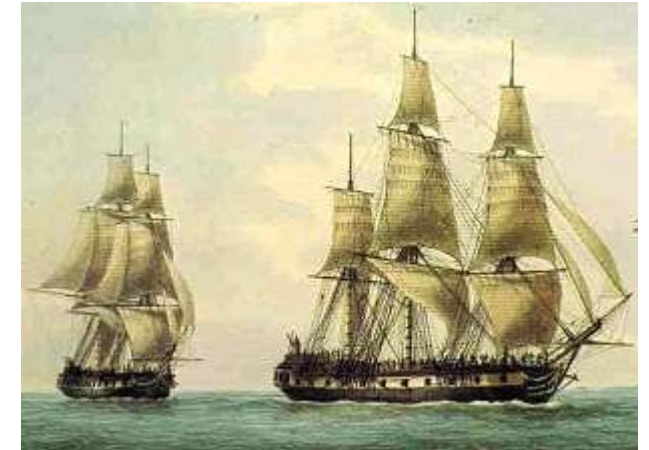
d'Entrecasteaux, pour partir à la recherche de La Pérouse.



Deux gabares sont armées et rebaptisées pour l'occasion frégates : la Recherche, commandée par d'Entrecasteaux et l'Espérance, confiée à Huon de Kermadec.

Elles appareillent de Brest le 29 septembre 1791. Les conditions psychologiques désastreuses de la marine pendant la Révolution affectent les conditions de l'expédition. L'Espérance est par ailleurs un navire qui n'avance pas : il marche à 3 nœuds ! c'est-à-dire que tous les soirs d'Entrecasteaux est obligé de mettre en panne pour attendre le second bâtiment. Ils vont mettre trois ans à atteindre le cap de Bonne Espérance. D'Entrecasteaux reçoit également des instructions pour compléter les travaux de La Pérouse ; dans ce but sont

embarqués à bord ingénieurs et savants dont l'ingénieur hydrographe Charles-François Beautemps-Beaupré, inventeur de la méthode des segments capables, à qui l'on doit l'atlas de cette campagne et aujourd'hui reconnu comme le fondateur de l'hydrographie moderne.



D'Entrecasteaux va décider de refaire le tour de l'Australie, il retourne aux îles Tonga. Il passe dans un petit port des îles Loyauté qui s'appelle Balade ; Huon de Kermadec qui est malade depuis le départ de Brest décède et y est enterré. C'est là qu'est remarquée une pirogue à deux voiles qui porte une planche vernie ; cette planche vient certainement des navires de La Pérouse, donc La Pérouse est passé par là. D'Entrecasteaux va alors monter au nord et c'est là le 19 mai 1793 que l'expédition va manquer complètement son but. Il va monter aux îles Santa Cruz et les reconnaître aussitôt – îles découvertes par Carteret. Vanikoro appartient au groupe des îles Santa Cruz, au nord-est du Vanuatu,



dans l'archipel de Mélanésie. Au loin ils aperçoivent une autre île qu'ils vont baptiser Île de La Recherche. Or la carte de Beautemps-Beaupré indique qu'ils sont passés à 40 milles de Vanikoro. Et l'on saura qu'à cette époque vivaient encore sur Vanikoro des rescapés du naufrage de la Boussole et de l'Astrolabe.

C'est également La Pandora sous les ordres du capitaine Edwards – navire chargé de reconduire en Angleterre les mutins du Bounty – qui note en passant à faible distance de Vanikoro, une fumée s'élevant du rivage ! Des survivants de l'expédition La Pérouse seront effectivement révélés en 1827 à Peter Dillon par les plus vieux habitants de l'île témoins du naufrage. Ces survivants vivront sur Vanikoro plus de trente-cinq ans.

D'autres survivants du naufrage ont construit une chaloupe, ont navigué vers l'Australie où ils se sont implantés quelque temps, laissant des traces de leur passage.

Le mystère La Pérouse subsiste-t-il donc ? Oui, pour celui de l'identité de ces deux groupes de survivants dont la liste n'a toujours pas à ce jour pu être établie après deux siècles de recherche pour ce marin d'exception qu'était Jean-François de Galaup de La Pérouse.

Olivier PRUNET, capitaine de corvette (r). Propos retranscrits par Vincent Delmas.

Croisière gourmande

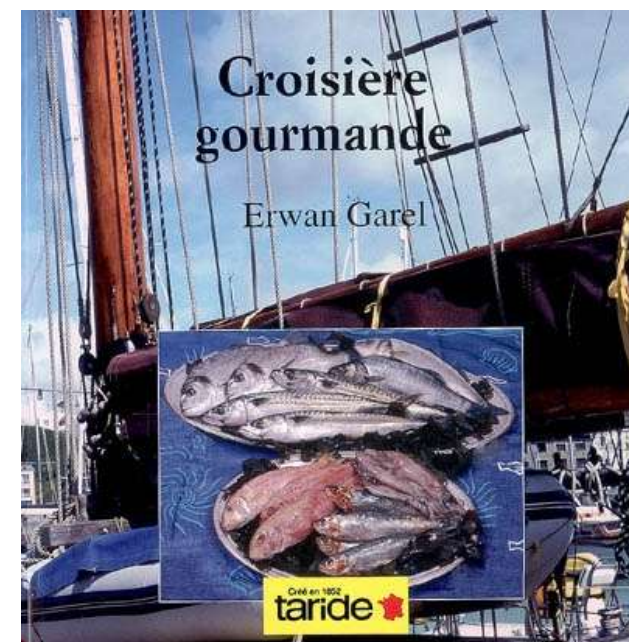


Non, le plaisancier n'est pas condamné à se nourrir de pâtes au jambon ! Grâce à Erwan Garel, cuisinier de métier et plaisancier, se tient notre premier colloque de l'année du Cinquantenaire, ce mercredi 2 mars 2011 à la Fondation des Français Libres.

J'ai rencontré Erwan Garel en tenue de chef cuisinier préparant des émincés de Saint Jacques marinés au sel de Guérande sur un stand du Salon nautique...

Le Trianon Palace, Aux Armes de Bretagne, Drouant, Sormani, sont des noms qui évoquent les plaisirs de la table et les subtilités d'une cuisine recherchée : les références d'Erwan Garel sont solides et peuvent flatter les attentes d'un fin gourmet. Chef cuisinier mais également auteur d'un livre « Croisière gourmande » qui ne pouvait échapper à l'œil du plaisancier de l'UPF et

auquel nous empruntons le nom de notre colloque ce soir.



Ma bibliothèque de mer m'a permis d'aborder le thème de la cuisine ou simplement de l'alimentation, sous différentes approches, je cite quelques ouvrages :

1. La cuisine sur l'eau / Michèle et Basia Rossignol
2. Escales - Préparer la croisière
3. Grande croisière / Jean-Michel et Dany Barrault
4. Demi-livre de bord / John Deuff
5. Le Bateau-igloo / B.KLIN et D.DUARD



6. La course du monde / Robin Knox-Johnston

7. Sur les mers rugissantes / Sir Alec Rose



Erwan Garel, sur l'eau depuis l'âge de 6 mois et actuel chef du restaurant Bellini à Paris, nous propose, lui, une approche de véritable cuisine à bord, dans ses dimensions d'avitaillement, de préparation des menus, de sécurité, de matériel et bien sûr de recettes.

même beaucoup plus agréables que leurs équivalents en plastique et ne gardent pas les odeurs. Le fouet est nécessaire aux sauces réussies et la planche à découper évite bien des déboires et accidents.

Sur ce plan la cuisine est un lieu de risques élevés : la sécurité à bord doit donc y être traitée avec sérieux. Une gazinière sur cardans, une barre de maintien et de protection, un plan de travail suffisant sont les signes d'une disposition bien pensée de l'espace cuisine. La cocotte fermée doit être préférée à d'autres récipients trop ouverts. Le mug est plus sûr que le bol quant aux mouvements de son contenu. Cuisiner en pantalon, avec des chaussures et même en ciré est salutaire lorsque la mer est agitée. En cas de feu dans une casserole, ne surtout pas jeter d'eau mais couvrir avec un couvercle ou un torchon humide.

également en fonction des délais de conservation des aliments. La pêche permet naturellement d'agrémenter les menus du bord. Nombreux sont les poissons de mer qui peuvent mordre à l'appât : maquereau, lieu jaune, orphie, etc.

Le mauvais temps permet difficilement de s'alimenter comme de cuisiner, il est donc prudent de prévoir des en-cas qui ne nécessitent pas ou peu de cuisine.

Les desserts étant généralement les plus longs à cuisiner, commencer par ceux-ci dans l'ordre de préparation des plats.

Quelques recettes :



Le matériel et la vaisselle dépendent naturellement de la croisière, mais verres en verre et assiettes en céramique sont tout de

Si les escales sont mises à profit pour l'avitaillement, les menus sont ensuite conçus



Maquereaux à la tomate, olives vertes et câpres

- 4 beaux maquereaux
- 1 oignon
- 1 gousse d'ail
- une boîte de tomates concassées
- une vingtaine d'olives vertes
- une cuillère à soupe de câpres
- 1 dl d'huile d'olive
- 1 branche de persil frais
- Farine, sel et poivre

Maquereaux à la tomate, olives vertes et câpres
 Gratter, vider et laver les maquereaux. Eplucher l'oignon et le casser, écraser la gousse d'ail. Egoutter les olives vertes, faire de même pour les câpres en gardant une cuillère à café de jus. Laver puis hacher le persil frais. Fariner les maquereaux, les tapoter pour enlever le surplus. Assaisonner l'intérieur. Faire chauffer la moitié de l'huile d'olive dans une poêle. Lorsque l'huile est chaude, colorer les maquereaux des deux côtés puis les débarrasser sur une assiette. Verser l'huile de la poêle, puis colorer légèrement l'oignon ciselé ainsi que l'ail. Lorsque celui-ci est doré, ajouter la tomate concassée, un demi verre d'eau, les olives vertes et les câpres avec le reste de leur jus. Laisser cuire une minute puis assaisonner et saupoudrer les maquereaux. Les faire cuire deux minutes de chaque côté dans le beurre. Dresser les maquereaux sur un plat puis les saupoudrer avec la sauce. Parsemer avec le persil haché.



Kouign Aman

- 500 g de farine
- 250 g de beurre
- 50 g de sucre en poudre
- roux si possible
- 10 g de levure de boulanger
- 1 jaune d'oeuf
- 2 pincées de sel
- 20 cl de lait

Sortir le beurre du réfrigérateur afin qu'il ramollisse. Délayer la levure de boulanger dans un peu de lait tiède. Pétrir la farine, le sel et la levure en ajoutant un peu d'eau pour obtenir une pâte à pain assez molle. La laisser reposer recouverte d'un torchon à température ambiante une demi-heure environ. Étaler la pâte en cercle de 30 cm environ. Étaler le beurre sur toute la surface en restant à 1 cm du bord. Recouvrir le beurre de sucre (celui-ci ne doit plus être visible). Plier la pâte en deux et bien appuyer sur les bords pour les souder. Puis replier une deuxième fois. Laisser reposer un quart d'heure. Préchauffer le four thermostat 9 - 240°C. Étaler à nouveau puis replier deux fois. Laisser reposer à nouveau un quart d'heure puis étaler pour obtenir une forme ronde de 25 à 30 cm environ. Mettre la pâte dans un plat à tarte. Mélanger un peu de sucre et de lait et badigeonner le kouign amann avec ce mélange. Cuire durant 25 à 30 mn. Si du beurre coule dans le moule, en arroser le gâteau.



Pavés de thon aux olives et à la tomate

- 800 g de filet de thon
- 1 oignon
- 1 boîte de sauce tomate
- 1 boîte d'olives dénoyautées
- 2 dl de vin blanc
- 3 dl d'huile d'olive
- 1 branche de romarin
- sel et poivre

Enlever la peau du filet de thon. Le tailler en 4 pavés. Éplucher un oignon puis l'émincer. Effeuiller le romarin et le ciseler finement. Assaisonner les pavés de thon puis les colorer des deux côtés dans un peu d'huile d'olive. Les réserver sur une assiette. Verser un peu d'huile d'olive dans la poêle et y faire revenir les oignons émincés. Ajouter le vin blanc et laisser réduire une minute. Verser la sauce tomate, le romarin et un verre d'eau. Répéter les pavés de thon sur la sauce, ajouter les olives et cuire 5 mn à couvert. Retirer les pavés de thon et les mettre sur le plat de service. Ajouter le reste de l'huile d'olive à la sauce en mélangeant au fouet. Vérifier l'assaisonnement puis verser sur les pavés de thon.

Carnet de voyage... nouvelles de Ratafia



Sur Ratafia, Marc et Jane que nous avons quittés à Raiatea, après une route Tahiti-Tuamotu, ont rallié l'archipel des Gambier d'où ils nous ont souhaité la bonne année :

« Ia orana i te matahiti api »

Extraits

Pour Noël : répétition générale chez Edouard et Denise (qui habitent sur l'île de Taravai, mais dont la maison donne sur la baie de Agakaitai). Au menu : bouc sauvage cuit au "four polynésien". J'ai déjà parlé de cette technique inventée par une civilisation qui ne connaissait pas le métal.



1- Le four est plein de galets de lave, disposés sur le feu.

2 et 3- Sur les pierres brûlantes on dispose une grille

4- qui recevra les plats.

5 et 6- L'ensemble est recouvert de feuilles de bananier, puis fermé et étouffé par du sable.

7 et 8- 3h plus tard, on ouvre le four

9- et l'on récupère les plats savoureux cuits à l'étouffée dans la vapeur, sans oxygène.



Boeuf bourguignon

- Pour 4 personnes :
- 800 g de viande de boeuf pour bourguignon
- 100 g de lardons
- 2 carottes
- 1 oignon
- 0,75 l de vin rouge
- 1 petite boîte de concentré de tomate

Eplucher les carottes et les oignons. Les couper en rondelles. Placer la viande de boeuf taillée en cubes de 2 cm environ dans un saladier de préférence pouvant recevoir un couvercle. Ajouter les rondelles de carottes et d'oignons, mouiller à hauteur avec le vin rouge. Assaisonner. Laisser mariner 12 h. Egoutter la viande et la garniture. Saisir la viande et la garniture dans la cocotte dans de l'huile d'arachide fumante. Ajouter les lardons, colorer et ajouter le concentré de tomate. Assaisonner. Saupoudrer de farine, remuer puis ajouter le reste du vin rouge et un peu d'eau. Cuire à température moyenne pendant 2 h 30. Vérifier l'assaisonnement.



Et pour cette "générale" les dames : Jane, Denise, Hélène étaient revêtues de leur plus belle tenue locale, avec les colliers qui sont la spécialité de Denise.

Après cette "répétition", nous sommes retournés à Puaumu, dans ce mouillage du nord que nous affectionnons, pour finir les provisions... et nous sommes revenus dans le SE vers les amis... pour bien fêter Noël et l'an neuf...



Pour diminuer les reflets de l'eau, j'ai fait cette photo du mouillage de Puaumu à travers les lunettes polarisantes, d'où la coloration du ciel. Les taches sombres sont des "patates" de corail. Il n'est pas toujours évident d'éviter le frottement avec la chaîne... Une solution est d'en prendre une "au lasso" et de s'en servir comme corps mort... Pas toujours très facile quand il y a du vent. [...]

Nous voilà en 2011. Pour la fin de l'année, nous sommes retournés dans le mouillage entre Agakaitai et Taravai, bien plus abrités du vent fort qui soufflait, mais exposé à de fortes rafales tourbillonnant entre les deux îles.

Ratafia tirait des bords au bout de ses 60 m de chaîne... Dans ces cas-là, on est content d'avoir une ancre Delta de 25Kg au bout...

[...] Comme déjà dit, Ratafia est équipé d'une clé "Internet mobile". Dans des zones couvertes par le "Vini" (le téléphone portable polynésien) nous recevons Internet, mais assez lentement car le débit varie entre zéro et quelques Kbits/sec. Et il faut compter avec les pannes du réseau local... c'était une semaine sur deux en janvier dernier...

Soyez donc brefs dans vos mails, dire l'important sans fioritures - c'est malgré tout formidable de pouvoir communiquer ainsi. Et surtout pas d'envoi de photos non allégées.

[...] Pour les envois lourds, n'oubliez pas qu'il reste le courrier papier! Notre ami Philippe vide notre boîte régulièrement, et comme toujours nous fait suivre. Grand merci à lui, car il est beaucoup plus efficace que tous les ordres de réexpédition.

[...] Grâce à Jacky, depuis le Mont Duff, sommet de Mangareva, cette vue du mouillage entre Agakaitai (à gauche) et Taravai (à droite). Ratafia c'est le petit point blanc entre les deux !



[...] 14 février Saint Valentin date incontournable pour nous...

A Taravai, Didier et Dom. nous ayant offert l'hospitalité de leur grande table, nous avons pu, plus facilement qu'à bord, restaurer la housse de l'annexe qui en avait besoin. En suivant, c'est aussi chez eux que nous avons fêté nos 41 ans de mariage.

Ce fut une joyeuse réunion résumée par ce montage :



[...] Tsunami - Dernière information : Au mouillage de Rikitea où nous sommes,



conformément aux instructions de sécurité, je suis monté le plus haut possible... en haut du mât et je n'ai rien vu ni rien senti. De l'autre côté de Mangareva il y a eu une baissée de l'eau de 30cm suivie d'une montée de 90cm. Certains disent avoir vu une petite déferlante traverser le lagon.

Bises, Amitiés à toutes et tous

Rikitea, Ile de Mangareva le 11 mars 2011

Jane&marc

Blog de Marc et Jane où vous retrouverez l'intégralité de leurs récits :

<http://ratafia.blog4ever.com/blog/>

20 ans déjà ! Notre transat



Traverser l'Atlantique... un rêve devenu réalité à l'occasion de la quatrième Transat des Alizés organisée en 1991 par Guy Plantier, membre de l'UPF, pour une centaine d'amateurs passionnés. Ce projet devait prendre forme selon les conseils avisés de Loïc Peyron pendant le colloque qu'il animait. Trois amis se rallièrent à l'idée de rejoindre Pointe à Pitre depuis la Ciotat, base de regroupement des méditerranéens en partance pour Porto Sherry, étape de qualification avant la traversée proprement dite. Jean Louis, ancien patron des commandos de la « Royale » le second en charge de la navigation et popotier, Pierre, plongeur expert des plateformes pétrolières, Maurice, chef de la section acrobatique de la Garde Républicaine, complèteront l'équipage de « Nérée V ». Côté bateau, un centurion 38 préparé à la base Wauquiez de Port Grimaud qui se verra doté d'une échelle pour récupérer un homme à la mer, d'une BLU, de

batteries rechargées par alternateur remorqué, d'une barre à roue mieux adaptée. Quarante-six bateaux se regroupèrent à la Ciotat, fin décembre afin d'avitailler en fonction des menus projetés, procéder aux derniers réglages, subir les contrôles de sécurité. Michel Malinowski directeur technique de l'épreuve dénommée « transat des pères tranquilles » par les médias, devait annoncer pour le lendemain un renforcement de NW à NE à plus de force 8, laissant à chaque chef de bord la responsabilité de l'appareillage.

Dimanche 13 janvier à 14 heures, coup de canon donné par Titouan Lamazou, Nérée V vire la bouée verte et franchit la ligne de départ dans le groupe de tête sur une mer hachée. Dans la soirée l'annonce de BMS alarmistes de NW force 8/9, puis d'un avis de tempête au large de Béar incitèrent l'équipage à regagner les pontons de la Ciotat en attendant une accalmie. Sage décision, car une partie de la flotte connut des avatars, des voies d'eau; certains drossés à la côte en pleine nuit durent abandonner. L'équipage reprendra le parcours de concentration le lendemain en direction de Cadix malgré une mer forte et des creux ; ce sera l'occasion de tester l'organisation des quarts à deux : un homme de barre, un second à proximité une sonnette attachée au poignet la nuit pour ne pas perturber le sommeil des autres équipiers ; navigation attentive en mer d'Alboran, passage sous le rocher de Gibraltar par mer noire en longeant le « rail »



emprunté par les convois américains à destination de l'Irak. Cinq jours de mer musclée avant d'entrer dans la baie de Cadix, pour nous amarrer dans la marina de Puerto Sherry. La flotte partie de Lorient n'a pas été épargnée dans la traversée du golfe Gascogne, quelques abandons au large du Portugal. Cette escale de concentration a été mise à profit pour réparer les dégâts dans le gréement, faire des achats de vivres frais, de jambon cru, des miches de pain « bis cuit », sans oublier une visite de Séville sur le Guadalquivir et de nombreux bars à tapas.

Puerto Sherry 3 février 1991, le roi Juan Carlos excusé, nous sommes en pleine guerre du Golfe, Titouan Lamazou fait tonner le canon libérant la grande transhumance hivernale placée sous le patronage de Christophe Colomb. Sous spi la flotte va se déployer vers le large sur route à l'orthodromie pour la plupart. La vie s'organise au rythme des quarts à la barre, de la préparation des repas, des réglages de la voilure, des temps de repos à lire ou à écouter de la musique ; le chef de bord se réserve les vacances de 9 heures TU à la BLU pour recueillir les positions de bateaux à portée de VHF et les retransmettre au PC course de Daniel Mallé bureau de la Poste du Louvre : ainsi nos épouses seront informées par minitel. L'alternateur remorqué depuis le balcon arrière pallie la consommation électrique, soit 5 à 6 ampères à la vitesse de 6 nœuds. Au troisième jour première consultation médicale via Saint Lys radio : un

équipier présentant une très forte fièvre. Grâce à la pharmacie de bord conseillée par le docteur Jean-Yves Chauve avant le départ, le chef de bord prodiguera des soins selon le diagnostic du médecin des pêches basé à Toulouse ; trois consultations par radio suffiront à redonner le moral à bord. Une météo devenue plus clémente va permettre à chacun de s'initier à la pratique de la méridienne: relevé des valeurs au sextant puis vérification GPS. C'est à la suite d'un relevé de notre position que le GPS ne donnera plus d'indications; nous apprendrons le lendemain par radio RFI l'attaque des positions irakiennes : raison d'une mise hors service du système international de positionnement. Seconde péripétie, en touchant les alizés au 24°08,25'27 le second découvre le reste de nos miches de pain stockées dans le poste avant totalement moisies : décision prise de partager les biscuits « du soldat » avec du pain cuit dans la cocotte-minute en économisant le gaz et la farine embarquée. Peu de réussite pour la pêche aux rapalats montés sur fil d'acier très souvent sectionnés sans capture de poisson, pour signaler une seule prise de daurade coryphène ; moment de délectation en partageant de beaux filets de chair arrosée d'un citron réchappé ! Le passage du tropique du cancer sera l'occasion de fêter l'anniversaire de Pierre ; profitant de son quart, Maurice fait apparaître à la surprise générale depuis le capot avant un sac en bandoulière à l'enseigne de la Poste, après avoir invectivé l'homme de barre, il lui

remet une lettre pré-signée avant le départ par tous arrivée par la voie des airs. Moment d'émotion et de fous rires bien vite contenus en dégustant une charlotte confectionnée aux biscuits thé bruns trempés au nescafé , arrosée d'une dernière bouteille de Rully premier cru ! Les jours suivants alterneront avec envois de spi par mer maniable, essais de pêche, changements fréquents de voile, concours de cuisine à la cocotte-minute, capture d'exocets projetés par les vagues sur le pont. Le journal de bord mentionne nos observations nocturnes de la croix du sud sous un ciel constellé d'étoiles : moments enchanteurs et de relire le Petit Prince emprunté à la bibliothèque du bord.

Une certaine lassitude commençait à se faire sentir au moment où le GPS nous confirmera notre position à une centaine de milles de la Désirade. Avec hâte nous sortons la carte de détail et d'étudier avec soin le balisage inverse du chenal menant à Pointe à Pitre : taux d'adrénaline garanti.

Mercredi 27 février, nous embouquons le chenal, passons la ligne d'arrivée en entrant à Bas du Fort, l'équipage aligné sur tribord a revêtu polo bleu au nom du bateau et short blanc, pour être accueillis aux cris de « UPF... UPF... » hurlés par quelques amis venus de la métropole accompagnés d'un orchestre local de steel bands. L'objectif de la caméra de FR 3 fixera ce moment inoubliable. Ambiance de courte durée, au moment d'un difficile amarrage, une horde de marins



arrivés depuis quatre jours, nous a poussés dans l'eau du port encombré de bouts en tous sens ; heureusement à la sortie de l'eau du rhum à la régalaie offert par les doudous, aux sons de steel bands : la récompense après ces vingt-deux jours en mer.

Quelle aventure, avec un équipage parfaitement soudé ! d'après le journal de bord de Nérée V.

Jean Guillemot

De la plaisance et des livres

La mer est ronde

Dans la longue liste des livres de mer qui peuvent retenir notre attention ou notre intérêt, il en est un que je tiens pour un pur chef - d'œuvre. Je devrais le garder pour la fin comme font les artistes qui gardent le



meilleur morceau pour terminer leur récital. Mais, à l'image de Sacha Guitry « Je résiste à tout sauf à la tentation ».

Cet ouvrage, c'est « La mer est ronde » du regretté Jean-François Deniau.

Deniau montre dans ces pages, bien que sans étalage, une excellente connaissance de la

mer, de ses dangers, de ses difficultés et de ses bonheurs. Bonheur d'être en mer et bonheurs de l'escale. Certes, il parle beaucoup de la Méditerranée, mais il a aussi navigué en Bretagne et il a fait une traversée vers les Antilles, après avoir écrit ce livre et pendant une rémission de la maladie qui l'a emporté.

Le tout baigne dans une tendresse pour notre activité, sans forfanterie, avec l'humour souriant et généreux du navigateur bien dans sa peau. L'auteur parle des mains sur un bateau :

« On en a tout le temps plein les mains, l'écoute, la barre, la drisse, le bras ... toujours les mains qui travaillent. Il ne faut que quelques jours en mer pour que, à ce contact du bois et de la corde, elles prennent sous le cal une vie d'êtres libres, joyeux compagnons, francs archers qui touchent vite et bien là où il faut, quand il faut. »



Comment mieux définir l'excellent équipier qui est un autre nous-mêmes.

Il faut aussi parler des plaisirs de l'escale, mais deux pages n'y suffiraient pas. Simplement quelques extraits pour nous mettre en bouche :

- *Consulter un menu à triple volet sans se préoccuper de la vaisselle à faire.*
- *Abuser de l'eau douce en laissant couler sa douche.*
- *S'asseoir au bistrot du port et regarder de terre son bateau bien mouillé.*
- *Promener sa barbe en ville et lui montrer le monde.*
- *Dormir sur un lit les bras en croix...*

J'ai personnellement l'édition de 1981, illustrée par Marc PG Berthier, mais renseignement pris chez Gallimard cette version aurait été rééditée. L'ouvrage existe également dans la collection « Ecrits sur la Mer » de Gallimard édition de l'an 2000.

Jean-Pierre Barbot



Annonces

La Tall Ship's Race repart en 2011. **Le Morgenster, brick hollandais de 50 mètres propose deux voyages d'exception.** Des places subventionnées par l'Union Européenne sont réservées pour des stagiaires français âgés de 15 à 25 ans. Contacter Martin BLOUET.

Tél : 06 32 23 91 53

martin.blouet@hotmail.fr

martin.blouet@gmail.com

Skype : martinblouet



Guidon UPF



Notre guidon UPF est une fierté et un plaisir. Fierté d'appartenir à un club cinquantenaire qui a vu des cap-horniers, des tour-du-mondistes, des transateux et bien d'autres grands marins. Plaisir de partager des projets, des expériences entre passionnés de vie sur l'eau. La belle saison approchant, pensons donc à porter haut nos couleurs, nos rencontres entre marins en seront facilitées. Polo blanc ou bleu marine, casquette, sont également ces marques d'appartenance qui resserrent les liens entre nous et qu'Anne Brover se fait une joie de proposer dans sa boutique UPF. Pour les polos, préciser la taille et la couleur.

06 12 31 91 95 annebrover@orange.fr



Vente voilier Mallard 7m60 **Ecume de Mer**

8 voiles, bon état, moteur Renault Coach 8 CV à réviser. Visible au Port du Frioul. Sans place de port. Prix : 6 500 euros.

Contactez Marinne VACANDARE au 06 76 81 51 53 ou marinne.vacandare@gmail.com

N'oubliez pas !....

- ⇒ De nous adresser, par mail, vos récits de croisière, vos impressions, des nouvelles du monde entier pour enrichir le **JOURNAL DE BORD**.
 - ⇒ De demander la nouvelle plaquette de l'Association qui est disponible en nous écrivant à : UPF@hotmail.fr
 - ⇒ De télécharger le bulletin d'adhésion pour les nouveaux adhérents sur notre site
- Toutes nos informations sont accessibles en nous écrivant à : UPF@hotmail.fr ou en consultant le site : <http://www.union-des-plaisanciers.fr>.