

Une belle traversée a bord du Golo

Et bien voilà, c'est la fin, notre temps de séjour aux Etats-Unis se termine, il faut partir et à sept heures trente ce matin du mercredi 13 décembre 1951, l'équipage du Golo est appelé au poste de manoeuvre.

Il faut dire que ce fut un séjour formidable, une ouverture sur le monde sans pareille depuis notre départ de Paris, et puis tout ce que nous avons découvert - nous en avons déjà parlé - dans ce pays qui a 15 à 20 ans d'avance sur nous à cette époque. Possibilité d'aller des USA au Mexique, à Tijuana la ville frontière qui se trouve à une dizaine de Km de San Diégo, notre base et où nous pouvions nous débrider et nous défouler avec nos copains américains, une certaine austérité reigning en Californie. (Pas d'alcool à moins de 21 ans par exemple.)

Ce matin la majeure partie n'a pas le moral, et certains ont la larme à l'oeil. Sur le quai, il y a là des amis, des amies, parfois bonnes amies, des familles qui nous ont invités chez elles etc... Ils sont venus de San Diégo. Une jeune fille, presque une fillette, elle n'a que quinze ans, a des larmes, elle aussi, en me voyant partir ; elle est native de Eagle Grove, une bourgade de l'Iowa. Malgré cela, nous avons un brin de baume au coeur, en face de nous il y a une escale mythique en vue : Hawaï ; on nous a dit, à nous les jeunes, que Hawaï, c'est comme Tahiti. Depuis trois jours donc, le Golo est amarré au bas de la ville de San Francisco, juste sous le pont qui va à Auckland ; c'est là qu'il a fait son plein de matériel militaire et c'est là aussi sur ce quai que sont venus tous nos amis.

A huit heures sonnant, le commandant Levêque fait enlever la dernière aussière et pour la première fois je vois deux femmes dans la marine, des boscoites sans doute, ce sont elles qui décapèlent l'ultime cordage qui nous relie à l'Amérique ; chez nous, on n'en a jamais vu. Nous en verrons aux transmissions en Indo, elles sont second-maitres d'emblée ; celles que l'on observe aujourd'hui sont matelots ou quartier-maitres.

Quelques minutes plus tard, en route lentement dans la baie, attirant quelques goélands dernière nous, on laisse la prison d'Alcatraz par tribord et l'on fait face au magnifique pont qui va de Frisco à Sausalito, le Golden Gate. Encore quelques minutes et nous sommes dessous. Il est un peu caché par quelques nuages bas, des stratus, au niveau du tablier. Là-haut on entend rouler les nombreuses voitures qui l'empruntent.

Il y a toujours un peu de mouvement dans le passage du Golden Gate ; on y croise quelques navires de commerce et deux navires militaires ; les timoniers sont à la peine pour rendre les saluts. D'emblée, nous sommes en pleine mer et le Golo se met à rouler, il y a là la perturbation que nous avons connue il y a trois jours lors de notre arrivée ici, et comme tapie, nous attendant à la sortie. Deux nautiques plus loin, le roulis sera moins violent, l'effet de la cote ne se faisant plus sentir. Mais le vent et la mer se lève de sud-ouest et nous fait tanguer un peu ; vers la fin de la matinée, c'est une houle de sud-est qui se lève à son tour, s'ajoutant à ce qu'il y a déjà et nous fait tortiller du cul, le barreur n'est pas à la joie.

A cette époque, je n'étais pas météo, j'étais matelot timonier et dans cette science je n'y connaissais rien. Je sais maintenant que ce qui nous attendait en sortant du Golden Gate c'était la série habituelle de perturbation du Front Polaire, les mêmes que celles qui défilent en automne sur la Bretagne.

Ordre a été donné de faire cap au 243, selon mes souvenirs. Assurément, tout a été amarré et bien saisi à bord, mais ce qui peut avoir été oublié est déjà parti.

Aussitôt dégagé du poste manoeuvre, nous avons pris le rythme de croisière. Le Golo va garder ce cap pendant 8 jours, jusqu'à ce que nous voyons dans la nuit du 19 au 20 décembre, au radar de navigation, les cotes de l'île Oahu, aux Hawaï. La machine est réglée pour faire 9 noeuds " sur l'eau ". On ne peut pas dire que ce soit rapide et le Pacifique est bien vaste. Ici je peux, pour narrer la suite, prendre le premier journal de bord que j'ai tenu. Un cahier d'écolier sur lequel je me suis astreint à écrire un peu chaque jour et que j'interromprai, à tort, à l'arrivée à Haiphong.

C'est avec plaisir que je feuillette ce vieux document dans lequel j'ai encore en partie mon écriture enfantine, n'ayant jamais tenu une plume entre 13 et 19 ans, et où je trouve quelques fautes d'orthographe, ce qui est maintenant ma hantise.

Il y a 57 ans que s'est déroulé cette traversée. Le LST Golo va parcourir la route déjà suivie par Jack London avec sa femme Charmian sur le Snark, du 25 avril au 21 mai 1907, 43 ans plus tôt.

Le Golo a pris sa route de croisière ; les îles Falleron par tribord et le Golden Gate qui s'éloigne dans le lointain embrumé. Il pleut un peu par moment, ce n'est pas méchant. Il fait frais ; les bons blousons de mer kaki américains, nouveaux également pour les petits marins français, sont les bienvenus.

Nous avons quitté le quai suivi par quelques goélands et maintenant il y en a une bonne centaine qui volètent à l'arrière et qui attendent... Eh oui, ils savent que quand un bateau sort de la baie d'Auckland, il vide ses poubelles au large, les goéles piaillent comme des démons en attendant que " ça vienne ", et déjà il y en a qui se chamaillent.

Voilà justement les poubelles qui arrivent, c'est la ruée de ces oiseaux voraces, c'est la curée et certains s'éloignent emportant un morceau de pain par exemple, vers leur nid peut-être. J'en tire une nouvelle conclusion, c'est que les goélands attendent les poubelles précisément à l'arrière, ils sont bien dressés.

Je mangerai aux rations pour prendre la quart de 12 à 16, et quant à midi sonnant je relèverai mon quartier-maitre chef, il ne reste plus rien de la cote américaine, autant cachée par la mauvaise visibilité que par la distance. Il ne reste plus que les souvenirs de ces six semaines passées " en Amérique ". Les goélands, eux sont toujours là ; ils sont plus calmes, ils ont bien mangé. Nous roulons beaucoup, on ne peut pas dire qu'il fasse beau. Les creux doivent faire 3 mètres, c'est-à-dire : mer 5. J'entends les officiers à la passerelle, plus connaisseurs que moi, dire qu'il y en a pour deux ou trois jours de ce temps-là, qu'ensuite nous arriverons dans les alizés que nous enverra l'anticyclone des Hawaï. Tout ça, pour moi, état de la mer, alizés ou anticyclone Hawaïen, c'est de l'Hébreu.

Mais justement on va s'y mettre bientôt à la météo ; en effet l'officier de manoeuvre explique à ses trois timoniers que comme tout bâtiment à la mer, nous allons faire des observations en surface tous les trois heures pour envoyer aux services météo. Il nous fait un petit cours de nuages et nous apprend à nous servir du thermomètre crécelle, à calculer de vent vrai en fonction du vent apparent et de la vitesse du ship.

Voilà donc une occupation pour le météo de quart et qui meublera son temps. A la passerelle du Golo, en dehors de tout exercice, il n'y a pas foule. Ce n'est pas comme sur le croiseur Georges-Leygues, lé d'ou je viens. Nous sommes trois : l'officier de quart, le timonier, un veilleur.

Bien entendu, on n'est pas astreint à poste fixe, mais en général l'officier de quart est assis dans le siège du commandant, il a une vue tout horizon ; les deux autres sont à l'avant de la passerelle, l'un à babord, l'autre à tribord.

Le 13 au matin, quand je monte à la passerelle pour le quart de 8 à 12 et d'ou je suis redescendu hier soir à minuit, il fait toujours le même temps de chien. Les goélands sont toujours là, et avec eux on peut voir plusieurs autres oiseaux, noirs ceux-là, de grande envergure, ce sont des frégates à dit quelqu'un. Je n'avais jamais vu de frégates. Pendant mes quatre heures de quart, les goélands disparaîtront, ils renonceront et retourneront vers l'Amérique. Il fait toujours frais et la mer est vide de navires depuis notre départ.

Je lis sur le journal de bord qu'au matin nous avons été doublé par un transport de troupes US, probablement partant pour la Corée, entends-je dire encore. Il est vrai que la guerre de Corée fait rage depuis plus d'un an en ce mois de décembre 1951. Pendant mon quart, j'aurai une observation météo à faire, je collecte les éléments et avec l'officier de quart nous mettrons le message codé en forme. Cela est à faire tous les trois heures et sera exécuté pendant toute la traversée. Ce message est à envoyer à un organisme situé je ne sais où qui se nomme PHISERAR. Tout compte fait cela m'intéresse beaucoup ces relevés météo. L'autre matelot, il connaît un peu, il a fait du scoutisme ou il pratiquait cela. Le quartier maitre chef timonier connaît déjà pas mal, il est donc notre mentor.

Jacques London, avec le Snark, a eu en 1907, au départ également, un vrai temps de cochon, tout le monde était malade à bord, le couple London comme son équipage. London au départ ne savait pas conduire un navire, il avait été en mer mais comme matelot seulement. Etant adolescent, déjà il possédait un bateau avec lequel il naviguait dans la baie de San Francisco. Le couple London a donc embauché un capitaine, un ou deux matelots et des serveurs. Lui, s'astreint à écrire 1000 mots par jour pour ses éditeurs. C'est dans ce long voyage qu'il écrira toutes ses nouvelles sur notre Polynésie et ou, en Mélanésie, il amassera les matériaux pour écrire les deux romans " Jerry chien des îles " et " Michael chien de cirque ".

Comme leur bateau ne file (si on peut dire) qu'à quatre ou cinq noeuds, il ne sont pas près de s'en sortir de ce mauvais temps, pas près de trouver les alizés. Je pense que l'on est quand même mieux sur le Golo que sur le Snark. Je suis ce soir de quart de 18 à 20, un petit quart, un des deux quarts que Jack London appelle : les quarts de chien. Qui saura dire pourquoi ? Il n'y a que chez London, comme écrivain de la mer, que j'ai entendu cette expression : Quart de chien.

Notre bateau bouge beaucoup, mais dans la couchette, on n'a quand même pas besoin de mettre la ceinture, et puis les alizés ne sont pas loin a-t-on dit, on les attend de pied ferme. Ah ! je dormais bien dans le poste arrière du LST ce matin du 14 décembre 1951 quand j'entendis un bruit dans l'échelle de descente et vis la lueur d'une lampe torche. C'était le rondier chargé du réveil et qui vient faire un

branle-bas en douceur au tiers prenant le quart de 4 à 8 ; il a une quinzaine de personnes à secouer : mécaniciens, boscos, électriciens, veilleur et timonier. En général c'est vite fait, il connaît les emplacements et, à la tête du lit, il y a une étiquette avec le nom du dormeur. Il me place doucement la main sur une épaule et : c'est l'heure ajoute-t-il. Et chacun de s'habiller à la lueur de la veilleuse rouge et sans bruit. Il n'y a pas le moindre bruit, la nuit dans un poste d'équipage, sauf pour une mise au poste de combat ou tout le monde doit se rendre.

Une fois là-haut, mon QM que je relève à chaque fois me passe les consignes : qui se traduisent par " rien à signaler ". L'océan Pacifique est toujours vide. Aucun bateau à l'horizon. Pendant ce quart matinal, l'officier de quart, c'est toujours l'officier en second, ce qui crée un décalage pour les quatre autres officiers qui retomberaient toujours aux mêmes quarts sinon. Tout comme les quarts de chien de la fin de l'après-midi font un décalage pour l'équipage.

Vers les sept heures, le soleil se lève sur notre arrière babord, c'est l'hiver, il n'est pas pressé. Les frégates sont toujours là ; c'est quand même quelque chose les oiseaux mer, ils ont passé la nuit en volant. Comme nous, dans ces 14 heures de nuit, elles ont parcouru 14 x 9 soit 126 nautiques ! et elles continuent...

A neuf heures je remonte à la passerelle, c'est la mise de l'équipage au travail par service.

Nous les timoniers, nous allons faire un exercice de scott ; nous en ferons un presque tous les jours, c'est agréable, ça plait et c'est une distraction pour les autres. Le timonier de quart prépare un texte et les deux autres s'en vont à l'avant revêtu du blouson de mer toujours supportable, avec la planchette, la pince pour le papier et le crayon. Nous nous plaçons vers la rampe de communication avec le hangar, à cinquante mètres de là à l'avant. Une dizaine de matelots délaissant momentanément leur service viennent s'asseoir près de nous s'évertuent à prendre une lettre mais n'arrivent pas à suivre bien sur ; les canonniers, qui sont nombreux, s'arrêtent de pomponner leur pièces eux aussi ; c'est notre entraînement et une bonne distraction.

Parfois nous ferons un exercice de signes à bras, mais les Français, s'ils sont bons en scott ne sont pas violents en signes à bras, la discipline semble être délaissée. Ah ! ce n'est pas comme les américains, eux, ils communiquent entre eux discrètement, lors de ravitaillement à la mer par exemple, rien qu'avec les doigts et la main.

Sur mon journal que j'ai sous les yeux, je n'ai pas noté les exercices généraux que nous avons pu faire, mais vous le savez tous, il y a des entraînements incendies dans les divers locaux, des exercices de tir, des exercices de voie d'eau et puis d'homme à la mer ; bien entendu cela est en grande nature et ce n'est pas de la rigolade. Pour l'exercice d'homme à la mer la veille est renforcée et on met un LCVP à l'eau pour repêcher l'accidenté, un croisillon de bois sur lequel il y a un fanion qu'il ne faut pas perdre de vue.

Sitôt la chute connue, une bouée est lancée et l'officier de quart effectue la manoeuvre dite Boutakoff, du nom du Russe (un amiral, je crois) qui l'inventa. Cette manoeuvre consiste à mettre la barre toute du côté de la chute de l'homme afin d'éloigner l'accidenté des hélices, et puis immédiatement mettre la barre inverse au maximum pour revenir rapidement au point de chute. Pendant ce temps le commandant est monté à la passerelle, prends la direction de la manoeuvre ou la laisse à l'officier de quart pour son entraînement.

Il est difficile de ne pas perdre le fanion si le soleil passe à sa verticale pendant la giration, il y a une vingtaine de degrés pendant lesquels on ne voit plus rien l'eau renvoyant des éclats de soleil comme une glace peut le faire.

L'astuce consiste à prendre un pan de nuages (s'il y en a), on suit ce bout de nuage et on retombe sur le fanion ; mais ce n'est pas si facile et surtout s'il y a des creux importants. Tous les quarts de la journée se termineront par les mots RAS inscrits sur le journal de bord. Le relevés météo y sont notés et la température augmente, forcément puisque notre cap est au 243, nous descendons en latitude. Alors que je monte à la passerelle pour le premier quart de chien selon London, le 16 à 18 donc ; quand je redescend, la nuit est là et le troisième jour de navigation va se terminer.

Et l'alizé ? sera-t-il là demain.

Le zéro à quatre, pour moi c'est le plus mauvais quart car je n'ai pas assez de sommeil cette nuit-là, et bien que le branle-bas, le réveil, soit à sept heures à la mer. Bien entendu cela revient tous les trois jours et cette nuit du 14 au 15 décembre c'est mon premier depuis notre départ. Au lever, on sent qu'il y a du bon, le bateau bouge moins, probablement que l'état de la mer s'améliore.

En effet, sitôt arrivé à la passerelle c'est l'illumination par la lune qui était au plein il y a deux jours mais que nous ne voyions pas avec les nuages, cette nuit, le ciel est franchement clair et on sent une

sorte de douceur, l'air a probablement changé, nous avons le vent dans le dos, il n'y a presque plus de houle, simplement l'état de la mer agitée par ce vent qui n'est pas très fort, une douzaine de noeuds, et que l'on ne ressent pas ; comme il souffle sur l'arrière, le vent relatif est quasi nul. Il est probable que c'est l'alizé qui s'est levé, comme prévu et nous verrons cela dans la matinée, en attendant le quart va se dérouler paisiblement et pendant ces quatre heures nous ne verrons rien. Comme dans le ciel l'illumination avec la lune est totale, il est inutile d'essayer d'apprendre à connaître les étoiles ; ce j'avais prévu le faire sitôt le ciel revenu au beau.

Avant que le jour ne se lève, un avion passe à la verticale, ce sont ces feux qui ont attiré notre attention, il va vers l'est, vers l'Amérique, le veinard.

Quand je remonte à la passerelle pour 9 heures c'est l'éblouissement, le soleil se lève sur notre arrière babord dans un ciel vierge de tout nuage, il fait beau et il fait doux, le ciel est d'un bleu moins profond que celui des jours précédents... quand on pouvait le voir. La couleur de la mer est différente également. J'entend dire à la passerelle que l'on laissé la perturbation derrière et que l'on a chopé les alizés, que normalement, ils devraient nous conduire jusqu'à Pearl Harbor. Pour s'instruire à la passerelle un matelot timonier doit laisser ses oreilles ouvertes. Mais je ne comprends pas pourquoi les alizés existent et comment ils se forment. Ce sont des vents permanent dans la zone tropicale qui sont liés à la dynamique du Globe.

C'est compliqué tout en étant simple, et en voici un brin d'explication : Le globe terrestre tourne sur lui même, un tour en 24 heures, ce qui fait que, à l'équateur même, on se déplace à une vitesse de 1666 KmH, et cela comme si rien n'était, les doigts dans le nez ; il a bonne mine notre Golo avec ses 9 noeuds ! La force centrifuge créée par cette rotation expulse dans l'espace les masses d'air équatoriales. Mais ces masses d'air ne vont pas aller bien loin, elles vont retomber sur le Globe attirée par l'attraction terrestre ; ne pouvant retomber d'ou elles viennent, puisque la force centrifuge pousse encore et toujours derrière, elle s'en vont redescendre aux latitudes moyennes vers les 40 degrés nord ou sud et forment les anticyclones des Açores et des Hawaï par exemple. Les anticyclones induisent une force de pression puissante qui lève les vents alizés de secteur est et les masses d'air retournant ainsi vers l'Equateur sont reprises dans le circuit. Ce processus se déroule tout naturellement en l'absence de toute perturbation.

Pour nous l'alizé n'a pas raté son rendez-vous, c'est une bonne chose ; nous naviguerons les jours suivants dans une zone où l'on peut trouver des cyclones tropicaux mais la saison est passée. Les oiseaux sont toujours là ; Hawaï est peut-être le pays natal ?

Aujourd'hui c'est samedi, alors, comme cet après midi le soleil va chauffer, l'équipage aura l'occasion de se mettre torse nu sur le pont, il y a quelques légers nuages mais au soir on verra les premiers coups de soleil apparaître sur les peaux bien blanches.

Je suis de quart de 12 à 16 et après mon quart, je feuillète les instructions nautiques, des ouvrages très intéressants pour les navigateurs, où l'on trouve des renseignements variés et dans lesquelles je désire m'informer sur les îles Hawaï que nous verrons apparaître dans quelques jours dans le lointain.

L'océan est toujours vide ; le Dimanche 16, je suis de 8 à 12 et enfin nous signalons un bateau dans le nord, sur l'horizon et qui fait route inverse. A mon tour de me faire brunir cet après-midi sur le pont.

Lundi 17 décembre : à onze heures un bateau nous double par babord, il ne passe pas loin de nous et il va vite ; négligent pour mon journal de bord personnel, je n'ai même pas noté quel type de bateau était-ce. Au matin avant ma descente du quart à 8 heures, les exocets, les premiers poissons volants étaient là, se levant devant le mastodonte qu'est le Golo pour eux, mais les frégates, elles, nous ont laissés en plan, il n'y a plus un oiseau.

Dans l'après-midi, nous verrons des physalies, qui sont des petites méduses à voiles.

Mardi 18 décembre : encore deux bonnes journées de mer et nous verrons les îles attendues. Comme depuis son départ, le Golo trace sa route à 9 noeuds vers Hawaï ; il la connaît cette route, il est déjà allé par là, une fois pour sûr et peut-être deux.

En effet, construit en 30 jours comme presque tous les LST, il a été lancé le 27 décembre 1944. Son équipage en prenait possession le 27 janvier 1945 et il a pris la route du Pacifique où la guerre contre les Japonais faisait encore rage. Son voyage dut être long puisqu'il a été construit dans le Massachusset, sur l'Atlantique donc. Il n'a pas participé à des combats contre les Japonais ; par contre, en septembre 1950, il était depuis un moment désarmé, soit aux USA, soit à Hawaï ; il reprend du service pour la guerre de Corée où il participe au débarquement d'Inchon du 12 au 14 septembre et où il y a eu plusieurs blessés à bord (trois ai-je lu), et à trois autres opérations.

Par la suite il a eu une voie d'eau, mais il s'en est sorti et est rentré aux Etats-Unis où on nous l'a

cédé le 7 novembre 1951. Aujourd'hui nous sommes en plein alizé, les nuages, qui sont des cumulus sont bien développés et donnent parfois quelques averses que l'on voit arriver derrière nous, qui nous arrosent brusquement et qui nous dépassent ; le vent souffle toujours de la même direction, il a forcé, il fait 20 noeuds, plus vite que nous donc et les vagues de la mer qu'il lève nous dépassent gênant la tenue du bateau qui tortille du derrière. La mer est de force cinq ; ce chiffre de l'état de la mer ce n'est pas l'intuition du chef de quart qui le donne, c'est un code, et mer 5 c'est l'état de la mer avec des creux de 2, 5 à 4 mètres.

On est torse nu sur le pont, les jerseys ont été remisés au fond du caisson, on n'en reparlera pas avant d'arriver au Tonkin.

Je mangerai aux rations, à 11 heures, pour prendre le quart de 12 à 16 ; c'est encore un quart que je n'aime pas trop parce que après le repas, sans occupation que les yeux ouverts pour surveiller l'horizon, bercé par la houle, comme dit la chanson, j'ai plutôt tendance à piquer du nez. Et ça, comme chacun sait c'est interdit.

Avec les jumelles je regarde donc les poissons volants que l'on a vu apparaître hier peu nombreux, alors qu'aujourd'hui il en fuse de partout à l'avant et sur les cotés, affolés sans doute par ce monstre qui leur court après. Je les vois parcourir plus d'une centaine de mètres parfois. Ils sortent de l'eau assez rapidement, ils frétilent de leurs nageoires pectorales qui sont démesurées, en forme d'ailes, et puis alors qu'ils vont toucher l'eau, d'un vigoureux coup de queue sur la crête d'une lame les voilà de nouveau élancés, encore un coup identique et hop à l'eau, terminée la promenade aérienne.

Jusqu'à notre arrivée sur les côtes asiatiques nous verrons ces marara(s) comme on les appelle à Tahiti.

Parfois et assez souvent quelques marsouins ou dauphins nous rendent visite, cela c'est connu, il y en a partout ; dans les mers froides je ne sais pas, et je ne le saurai jamais car pendant tout mon temps de marine, jamais je ne naviguerai dans les mers froides ; je n'ai jamais " mis les pieds " en mer du Nord, par exemple.

Aujourd'hui, il y a de la joie à la passerelle et dans l'équipage également, en effet le point de ce matin a été fait, refait et recompté, il nous donne une vitesse de 10 noeuds au lieu des 9 escomptés par le réglage de la machine ; c'est que nous sommes pris dans le courant tropical équatorial issu de l'anticyclone décrit hier ; sur son dos, l'océan nous porte en avant à la vitesse d'un noeud. Mais, a dit l'officier de manoeuvre, selon les Pilot Charts, ces cartes américaines que nous avons à la passerelle et sur lesquelles je ne pige rien, ne connaissant pas l'Anglais ; aujourd'hui et demain, a-t-il dit, il va nous porter à deux noeuds, ce qui fait que nous allons arriver à Honolulu la veille du jour prévu.

Dans l'après-midi du 20 au lieu du 21 au matin. Il y a donc là deux vitesses à prendre en considération : la vitesse sur l'eau donnée par le réglage des machines, la vitesse du courant équatorial ; et alors, la vitesse sur le fond, celle qui nous mène à Hawaï, qui est la somme des deux. Comme d'habitude le commandant nous fait faire les exercices journaliers, les timoniers vont faire leur exercice de scott. C'est le petit train train des longues traversées pendant lesquelles il faut occuper le personnel et que nous avons tous connus ou presque. Normalement pendant les heures " ouvrables " personne ne doit se trouver à flâner dans le poste équipage. Celui qui y veille, c'est notre bidel, un second maître fusilier, le chef de la police à bord.

Le QM1 charpentier et son matelot, avec des planches entreposées au fond du hangar, coincées derrière les camions dont il est bourré, ont construit des tables et des bancs en bois sur la plage arrière, dorénavant la majeure partie de l'équipage mangera ici, à l'air pur.

Ce soir, à la nuit bien tombée, nous apercevrons un navire qui fait route vers l'Amérique (celui-là, le courant équatorial ne l'aide pas, il le retarde). Et puis la nuit est bien noire, car la lune ne se lèvera qu'à 23 heures. En attendant sa venue, j'en profite pour apprendre les étoiles du Sud qui sont de plus en plus hautes, alors que la Polaire est chaque jour un peu plus basse vu notre descente en latitude. Comme aide, à la passerelle, il y a un globe céleste, une boule blanche qui porte le nom scientifique de navisphère et que tout le monde appelle la "tête de veau". Nous sommes par 28 degrés de latitude Sud, au cours de la nuit, on devrait voir les étoiles les plus hautes formant la Croix du Sud.

On peut dire que la journée d'hier, mercredi 19 décembre, fut vraiment une journée de R.A.S. L'alizé dans le dos a un peu faibli et l'on estime que l'état de la mer est passé à 4, c'est-à-dire que les creux ne font pas plus de 1 m 25 ; le vent relatif ayant été quasi nul sur le pont, le soleil a chauffé dur pendant toute la journée et il y a pas mal de coups de soleil, il va y avoir des surprises pour les peaux fragiles. Nous ne vîmes pas un bateau, pas un avion. Poissons volants sans arrêt, et marsouins de temps à autre comme distractions.

Mais, ce matin c'est le grand jour, on arrive dans le milieu de l'après-midi et tout le monde a le moral ;

disons quand même qu'on ne l'a jamais perdu, et puis l'équipage du Golo, c'est une bande de jeunes comme disait Coluche. Nos officiers sont très sympathiques et les officiers marinières également.

Ce matin du 20 décembre, je me lève à quatre heures pour le 4 à 8 que je vais faire avec l'officier en second et le matelot canonnière G. en tant que veilleur.

Il fait très beau, nous aurons le même temps qu'hier probablement. Il y a du mouvement dans le coin, on sent que l'on approche, quatre avions passent au-dessus de nous et se dirigent vers les îles. Il fait nuit, s'il faisait jour, peut-être verrions-nous déjà l'île de Molokai sur la Gauche et Oahu, plus loin sur la droite. Nous ne voyons aucuns feux nous sommes encore trop loin pour leur portée. Le quartier-maître Maistrancier D. a mis son radar en route et les hauts sommets des îles se dessinent sur l'écran.

A six heures, nous apercevons à babord avant le phare de Molokai attendu, et je lis sur les Instructions Nautiques qui sont grandes ouvertes sur la table à carte que, comme les autres îles de l'archipel Hawaïen, elle est une île volcanique et qu'elle est l'île aux lèpreux, en effet il y a une lèproserie. On nous dit que celui qui la géra jusqu'en 1889 fut le père Damien ; c'est peu comme information mais j'en apprendrai beaucoup plus au sujet de la lèpre, dans l'avenir, en fréquentant assidument les lèpreux de Reao, une quinzaine d'hommes et de femmes qui recevaient des soins en permanence.

Il est bon de savoir que la lèpre s'est répandue dans le triangle polynésien à la suite des nombreux contacts et les brassages humains qui s'établirent avec les Européens et les Asiatiques qui suivirent les découvertes du 18^{ème} siècle, la lèpre arriva probablement d'Asie dans ces contrées maritimes très saines et y fit des ravages. A Tahiti on établit une lèproserie dans la vallée d'Orofara, à l'Est de Papeete ; la lèpre prenant de l'ampleur sur les atolls Puka Rua et Reao, un second hôpital fut construit à Reao. Aux Hawaï, ce fut l'île de Molokai qui fut choisie pour isoler ces malades. Alors qu'aux Tuamotu, le père Paul Mazé devenait l'aumônier des lèpreux et plus tard évêque de Tahiti, le père Damien de Veuster, un prêtre d'origine belge s'isola avec les malades Hawaïens pour donner les remèdes (bien peu) et le soutien de la religion. Lui aussi devint lèpreux et mourut parmi ses malades (1) ; il est considéré comme l'aumônier des lèpreux aux îles Hawaï. (Damien de Veuster a été béatifié le 04.06.1995 à Bruxelles par Jean Paul II. Le processus de canonisation est en cours.)

La paire de jumelles rivée aux yeux, je m'évertue à découvrir le phare de Oahu dont j'ai pu lire les caractéristiques dans le livre des feux ad-hoc ; rien à faire et puis même pas une lueur. Le jour commence à se lever, nous ne verrons pas ce phare. Et puis comme nous apercevons nettement les plus hauts sommets des montagnes, le point en vue de terre est vite fait et nous apporte quelques enseignements, à savoir : nous avons dérivé vers le nord alors nous quittons le cap au 243 que nous tenons depuis notre départ pour venir au 233. Et puis, après ce point, nous avons la confirmation que le Golo, pendant ces deux derniers jours a bien marché à 11 noeuds.

Le commandant est monté à la passerelle, il est heureux, nous sommes arrivés à l'endroit prévu et tout va bien. Mon quart est terminé, l'officier de quart, le veilleur et moi, nous passons la suite à nos remplaçants en discutant un peu plus qu'à l'accoutumée, sur ce que l'on a vu, et comment la suite se présente. Je vais aller boire mon jus, faire ma couchette et vite remonter ici, je ne désire pas en perdre une miette. La majeure partie de l'équipage qui, comme chaque matin, à la mer, s'est levé à sept heures est déjà sur le pont pour admirer ces îles que l'on dit fortunées, mais elles sont encore bien loin. Nous sommes à environ 30 nautiques de l'entrée de Pearl Harbor qui est le port de Honolulu.

1- Lire : l'apôtre des lèpreux de G. Hunermann, éditions Salvator, Mulhouse 1959

2 - Jack London a écrit plusieurs nouvelles sur Molokai, la lèproserie et ses pensionnaires, j'en ai lu plusieurs mais je n'en ai qu'une sous la main : Les lèpreux de Molokai.

Bien entendu, une fois mon jus avalé, je remonte sans tarder à la passerelle, il y a tant de choses à voir, il ne faut pas en perdre une bouchée ! Il commence à y avoir du mouvement en approchant de ce port ; plusieurs bâtiments sont visibles dans le lointain et quelques avions tracent leur route dans le ciel. Sur les Instructions Nautiques, j'ai pu lire que les îles Hawaï sont des volcans. On y lit également qu'ils ne sont plus en activité excepté l'île la plus Sud qui porte précisément le nom de Hawaï ; que la chaîne formée par ces îles s'étire sur 2000 km vers le nord ouest en s'enfonçant dans l'océan.

Alors, pour moi les deux îles qui sont sous nos yeux sont chacune l'un de ces volcans : Oahu à droite et Molokai à Gauche. Justement à droite et non loin de notre bord voilà une énorme trainée de lave remarquable me dis-je, et je vais jeter un oeil sur la carte qui m'informe que nous sommes en face du Diamond Head, que ce n'est pas une trainée de lave qui est un jour descendue des sommets de Oahu qui culmine à 1225 mètres, mais que nous sommes devant un petit cratère de 1200 mètres de large et dont les rebords atteignent 250 mètres de haut. C'est tout à fait magnifique.

Et puis voilà que nous découvrons Honolulu que masquait ce volcan. En un instant ce paysage,

associé au très beau temps, avec le soleil qui continue de grimper quasiment à la verticale, c'est l'enchantement et personne n'en perd la moindre parcelle : la ville d'Honolulu est là, devant nous. Par tribord devant la ville, défile le rivage qui est tout d'une belle plage : la plage de Waikiki. Tout le monde est sur le pont et il n'y a que les mécaniciens de quart et l'homme de barre qui ne sont pas là. Bien peu de membres de l'équipage ont eu l'occasion de venir ici ; normalement c'est l'heure du poste de lavage mais celui-ci s'est transformé en poste d'admiration. Même notre bidel sympa, ce matin n'a aucun rappel à l'ordre à formuler et ma foi on voit plus de personnes avec la cigarette à la main que le manche du balai.

A cette époque Honolulu est encore comme une petite ville de province et il n'y a pas beaucoup d'immeubles ; les grands immeubles qui bordent maintenant la plage de Waikiki ne sont pas encore sortis de terre... ou du sable. Cette vaste plage connue mondialement avec le développement touristique et la vogue du surf possède une curiosité pour une île volcanique : elle est constituée de sable blanc, du sable corallien donc, les coraux proliférant sur la côte sud devant laquelle nous sommes.

Le tableau nous donne, au niveau de la ville même, autant de verdure, de végétation que de constructions. En arrière plan ces bâtiments faits de matériaux légers, noyés dans la végétation d'un vert sombre escaladent les pentes, et tel que beaucoup d'entre nous ont pu connaître à Tahiti ; je suis jeune encore en marine, un jour je découvrirai aussi Tahiti et j'apprendrai que ces deux archipels sont identiques quant à leur formation géologiques et pour ce qui est des hommes qui les ont peuplés ; et ces gens-là avaient les mêmes coutumes, le même genre de vie.

En arrière plan les hautes montagnes sur lesquelles ce matin il n'y a pas un nuage, constituées de laves noires s'élèvent jusqu'à 1 225 mètres, je l'ai dit plus haut. Les versants exposés à l'ouest sont encore dans l'ombre. Sur la gauche ces hauts sommets sont moins élevés et, à mi-hauteur les pentes qui descendent jusqu'à la mer et puis jusqu'au port de Pearl Harbor sont couvertes de champs d'ananas, la terre provenant de la roche volcanique est hautement favorable pour la culture de ce fruit. En ralentissant, nous approchons de l'entrée du port et il y a de plus en plus de mouvement d'avions et de bateaux, et voici un torpilleur qui apparaît dans le sud se dirigeant cap vers la passe. Alors que l'équipage est mis au poste de manoeuvre, un canot se dirige vers nous, c'est le pilote du port qui va embarquer.

On hisse le signal : Code H, pilote à bord. Moi je prends ma place au téléphone de la passerelle, avec lequel, comme nous l'avons dit pour le départ, je vais transmettre les ordres aux manoeuvres avant et arrière, je dois répéter mot pour mot pour leurs destinataires, les ordres du commandant. La passe n'est pas facile à repérer car c'est un étroit goulet, et tout son environnement est plat, aucun relief ne l'agrémente. Le commandant et l'officier de manoeuvre qui ont " étudié la question " sont à pied d'oeuvre avec le pilote.

Chacun sait que Pearl Harbor a énormément souffert de la fourbe attaque japonaise sans déclaration de guerre du 7 décembre 1941, ce qui, pour moi, est principalement illustrée par le film " tant qu'il y aura des hommes ", avec Burt Lancaster et Montgomery Clift.

Ceci s'est donc passé il y a dix ans. Sur terre, à droite nous avons la base aérienne militaire de Hickam, ou quelques avions manoeuvrent ; bientôt, sur le même plan, tout à côté se développera l'aéroport international de Honolulu. De chaque côté du chenal que nous suivons, c'est une zone militaire, tout est bien beau : belles maisons basses, belles pelouses, beaux arbres décoratifs. Ces bâtiments sont probablement des logements de militaires. On y voit des gens tondre leurs pelouses avec des tondeuses mécaniques, nous ne connaissons pas cela.

Nous sommes dans une fausse rade et des bras de mers partent dans plusieurs directions ; vers le nord, il me semble que dans l'un d'eux il y a encore des épaves de la guerre. Nous suivons un balisage qui va nous mener tout au fond de cette rade ; nous saluons quelques escorteurs ou torpilleurs.

Voici maintenant à gauche l'épave du cuirassé Arizona qui est coulé là avec une grande partie de son équipage. Un mat est installé dessus et tout en haut flotte la bannière aux 48 étoiles. Je ne sais pas quel est encore le statut de cette épave mais elle va devenir un mausolée à la mémoire de ceux qui sont encore engloutis à l'intérieur et qui y resteront à jamais ; je crois me souvenir que nous avons salué l'épave comme pour un autre bâtiment. En effet, à l'intérieur de ce cuirassé englouti, demeurent les corps de 1200 hommes d'équipage soit la moitié de ceux qui périrent lors de l'attaque japonaise.

Nous approchons du quai. Quelle réception pour notre Golo ! qui a déjà fait escale ici au temps où il était américain, et réception pour nous les marins français. La musique d'un régiment nous attend et joue des airs plus ou moins militaires, mais toujours entraînant. Il y a là, un groupe de deux danseuses hawaïennes et deux femmes qui les accompagnent à la guitare. Un, puis deux coups de feu qui ne surprennent personne, les lance-amarres envoient leur filin suivi de l'aussière ; il n'y a aucun problème

d'accostage. Tout en transmettant les ordres du commandant j'ai tiré mon fil jusqu'en bordure du pavois passerelle et je n'en perds pas une miette. Je ne suis pas le seul à zyeuter, et les danseuses à la belle peau bronzée troublent un peu les esprits. En peu de temps le LST est bien accosté et bien amarré. Encore quelques airs de la musique et quelques évolutions de nos danseuses et c'est terminé ; le pilote quitte la passerelle accompagné par un officier, et l'autre matelot timonier, quand il franchit la coupée, qui vient d'être installée rentre le signal indiquant que le pilote est à bord.

Encore environ un quart d'heure, le temps de figoler l'amarrage et de mettre de l'ordre dans ce qui doit être rangé et le commandant Lévêque annonce au micro, l'ordre attendu par tous : terminé pour la barre et la machine. Ce qui signifie que l'on passe du service à la mer au service au mouillage, à quai dans notre cas. Il est environ 14 heures. Et l'on attend un nouvel ordre, émanant celui-là de l'officier en second, Mr Surply ; lui, il est encore à la passerelle, le commandant étant descendu.

On a beaucoup supputé là-dessus depuis ce matin : y aura-t-il service du samedi ? et ça jase et ça papote, on l'a bien mérité... la traversée s'est très bien passée... Et voici que l'officier en second prend le micro de la passerelle et annonce : " Rompre du poste de manoeuvre, service du samedi à compter de maintenant ".

Il n'y a pas eu d'ovation bien sur, cela ne se fait pas, mais on a distingué, montant du pont vers la passerelle, des Aaaaah !... de contentement et de satisfaction.

Fin de la traversée San Francisco Hawai.

André Pilon 1951-1952