

Montevideo - Buenos Aires

Jeudi 20 janvier 1953

Appareillage pour Buenos Aires en fin d'après-midi

defiance de façon satisfaisante - contre l'odeur écœurante -

Nous rentrons à bord suffisamment tôt pour participer aux honneurs rendus au chef de l'état uruguayen qui vient à bord en visite officielle. L'équipage et les officiers alors sont rangés les uns sur les rambarde le long des passavents tribord. Le chef d'état et diverses personnalités parcourent devant nous, sur le quai accompagné par les "Houmas" néophobes.

Bien entendu, Jeanne d'Arc et La Grandière ont arboré le Grand Pavois. Chaque fois occasion de prendre des photographies. Je ne m'en suis pas privé.

Quelques camarades et moi sommes restés, en soirée, sur le "amis de la France" sorte de club composé par des Uruguayens. L'accueil est charmant il a lieu dans un bon building dont les balcons dominent toute la ville de Montevideo. Nous rencontrons là des professeurs de Français, des professeurs de dessin qui tous ont été en France. Et en particulier à Paris. Je cause longuement avec une dame professeur au collège Français elle me détaille un par un tous les vitraux de Notre Dame de Chartres ensuite elle passe aux vitraux de la Sainte Chapelle.

Une autre dame uruguayenne me vante les talents exceptionnels de Jacques Charitain. Les gens là sont nourris de culture française et il est souvent difficile de les suivre. Heureusement je ne me suis jamais fait prendre au cours de la soirée au flagrant délit d'ignorance.

Vendredi 21 janvier 1953

Il pleut à torrents. La salle de conférences est aménagée pour le cocktail de ce soir. Je n'en verrai pas les résultats.

à l'industrie de la viande - Dans la boucherie de Montevideo s'élève une immense usine capable de transformer quotidiennement 3.000 bovins en un certain nombre de produits différents (bites de conserves, huile, graisse, peau, colle, engrais) et de ruiner les chaînes de fabrication. D'abord les couloirs de bœufs bêtes de paléarctiques ou des "vaqueros" couloirs bœufs (poches, sombrero, chaparrero) - pousse les bêtes - Le sont en général des petits bœufs à poil roux - Les animaux sont tués dans des parcs - Les animaux à quelques scènes de "rodéo" des cavaliers pourrissent des bêtes qui cherchent à s'échapper....

Tous couloirs en petits abattoirs à des portes à guillotine l'animal parvenu contre la porte est assommé d'un coup de marteau entre les cornes - Il s'écroule - La porte se souleve et le bœuf roule sur le ciment de l'aire d'abattage - Il est suspendu la tête en bas par une patte ; à l'aide d'un long bras mécanique qui plonge jusqu'au cœur on le saigne presque instantanément - Le sang s'écoule par des rigoles pour être recueilli et traité - Le carcasse suit alors une longue chaîne à travers l'usine ; il est vidé, la tête est séparée, la peau est culée - Les différents morceaux sont détachés - Les ateliers spécialisés traitent les abats (langues, foyers, pieds) d'autres des conserves spéciales - Les machines servant à la mise en bête sont très perfectionnées - L'air et la main des ouvriers -

Les chambres froides pour la conservation de la viande en quantités sont disposées dans un grand bâtiment en béton - Les chambres sont décorées par des couloirs nus de ses et de très grande hauteur. charges.

Nous quittons le produit du "figonifuge national" la jambon ou est excellent - On obtient cette viande fin des plus intéressantes grâce à un demi paquet de "gauleuse" - j'ai pu me

- Montevideo -

Samedi 18 janvier 1953

De la pluie et du bouillonnement... Serait-ce déjà la route de Brazil? Montevideo est une belle ville mais nous n'avons pas de chance - Il y a la pluie d'abord... ensuite nous sommes un samedi... les rues sont absolument désertes - Les gens se retirent dans leurs foyers pour se reposer d'une semaine, sans doute épuisante, et abandonnent la ville à son sort. Il faudra attendre la tombée de la nuit pour voir un peu d'animation - Je me vais quérir au delà de la place de l'Indépendance où la statue du général Artigas défie les hauteurs des grands édifices modernes.

Dimanche 19 janvier 1953

Aujourd'hui je suis resté à bord. Montevideo ne me tente pas au dépit de la sympathie que ses habitants nous montrent - Il y avait des matchs de football à voir (l'Uruguay est champion du monde) je me confierai des commentaires enthousiastes de mes camarades de poste -

Lundi 20 janvier 1953

Tout de service à bord.

Mardi 20 janvier 1953

Fête au "figonifuge national" - Nous sommes

Mardi 13 janvier 1953

épyrouillage à 10h00

Du 13 au 17 janvier

Traversée sans histoires - Le 16 déjeuner
en musique - Les musiciens sont groupés dans la rue de
Siam - Les portes de nos postes sont laissées ouvertes -
C'est une heureuse initiative -

les bras écartés, dans l'attitude des "orantes" en prière,
semblant embrasser toute la ville...

Pour ne nous que le temps de revenir
près de la "Jeune d'été" pour embarquer dans les cars
d'excursions de Petropolis.

Petropolis est sur la plateau brésilien; là on l'altitude
corrige le climat tropical. Petropolis est donc le faubourg
résidentiel de Rio... mais un faubourg très éloigné.

Comme de la Guaira à Caracas, il faut se tenir à
mille mètres d'altitude, mais de façon beaucoup moins
acrobatique. La route est large et belle, la végétation
toujours luxuriante. Des gens piqués niquent dans la nature.

Nous faisons halte dans un endroit charmant: une
petite vallée toute en palmiers vertes sort de cache
idéale à un grand hôtel blanc aux volets bleus, un
peu dans le style chalet suisse. Devant la façade
un étang artificiel est affecté aux promeneurs à pédales.

Petropolis est un assemblage de villas.

Il y a un musée tout rose avec un beau parc autour.

Une averse du musée abrite le carrosse de Pedro I^{er}
doré de toutes parts. Il y a de fort belles tapisseries
à l'intérieur.

Après la visite du carrosse le
cette d'intérêt fut les porraquets du parc.

Les bâtiments principaux du musée sont toujours inaccessibles
à cause du flot des touristes américains.

Retour sans histoires...

Mercredi 12 janvier 1953

Bal à bord de la "Jeune d'été"

Samedi 10 janvier 1953

Jour de service

Dimanche 11 janvier 1953

Parti au Concordo - Un officier de marine breton quittant son service au le soir au soir a l'amabilité de nous conduire en voiture jusqu'à la station du funiculaire. Celui ressemble à s'y reprendre au funiculaire de la Croix Rousse à Lyon seulement les bâtiments sont en vert au lieu d'être en rouge. C'est dimanche, il y a affluence, il faut faire la queue très longtemps avant d'obtenir des billets afin nous voilà partis. L'engin grince et se lance bondissant dans une tranchée qui serpente en montant au flanc de la montagne. Quelquefois nous nous enfonçons dans un véritable tunnel de verdure ; des milliers d'oiseaux piaillent dans les grands arbres. Des échancrures permettent d'apercevoir Rio de Janeiro, la mer, qui s'enfoncent de plus en plus. Le ciel est d'une limpidité absolue tout à l'heure nous aurons une vue magnifique.

Voici la station du sommet... Des escaliers de pierre... des barreaux qui surplombent le panorama de la baie. Sans nous pencher sur une maquette de la ville, chaque petit cube minuscule est un gratte-ciel, cette tapis de constructions sont posés des pylônes de rochers les uns derrière les autres profondes qui sont comme une suite de haies de bois. Le horizon disparaît derrière un voile blanc de brume. Les grands sautoirs nous placent autour du Christ monumental dont





84

Rio de Janeiro

Mardi 9 janvier 1955

à 08h00 nous sommes rappelés aux portes de sommeil. Obligés sur la plage avant nous pourrons admirer le fameux spectacle de la baie de Rio, en dépit d'un ciel couvert et de nombreux nuages qui cachent le sommet du "pain de sucre".

Nous reconnaissons la plage de Copacabana à une ligne de buildings qui semblent posés sur la mer. D'énormes rochers abrupts jaillissent de la nappe des édifices blancs. Le ciel se dissout peu à peu. Des avions argentés minuscules s'envolent d'une bande de terrain au bord de la mer : l'aéroport. Les appareils louchaient d'abord entre les édifices puis entre les montagnes avant de disparaître dans les nuages.

La "jeune d'été" fait quelques fautes pour venir s'arrêter à un quai de l'arsenal près de l' "Armada". Et tout de nous de nombreux destroyers brésiliens peints en gris sombre font claquer leur pavillons verts fuchsia du globe terrestre...

Courte promenade en ville... larges rues circulation intense grands bâtiments en béton. Sur une colline verdoyante une curieuse petite église là où Pedro II allait à la messe...

de progrès de l'aviation sont hâchés à toute volée.

Après, avec nous, arrivent le capitaine royal, l'officier et son épouse, un amiral, des gendarmes, le personnel propre à l'administration du baptême de la ligne et une bande de sauvages conduits de l'étranger. J'aurai un très important personnage : le chapelain de sa majesté qui multiplie les bénédictions et les discours oratoires.

La garnie de toile est montée plage arrière. Les sauvages prennent place aux quatre coins ; le curé, dans une guenille suspendue à la robe d'un 155, fait un discours en latin de cuisine au dessus de la piscine. Tous les néophytes sont énumérés en commençant par les plus célèbres. Je suis pressé dans la main à baptiser qui encombre le passavant bâbord premier pont. La cérémonie se déroule, le curé vient de sanctifier l'eau par sa chute au milieu de la piscine. Chacun a son tour est barbouillé de colle de pâte, s'assoit au bord de la piscine simulacre de rasage présente à nous enfoncer le bâillon dans la bouche. Je suis basculé dans l'eau les sauvages (dont le huitième pèche au minute au minute) me maintenant la tête immergée mais sans forçage excessif puis s'est la glissade sur la planche sautoire, le feu vici des lances à incendie... Je suis désormais baptisé.

Royaume de Neptune

Passage de la "Ligne" le 3 janvier à 20 h 15.

Le factum et le grand chapitre de la ligne se manifestent à grand bruit de tambour. Proclamation solennelle. Il ne fallait être accablé dans les états de Neptune. Sa majesté et toute sa suite résolvant à bord demain.

Dimanche 4 janvier 1953

Les néophytes ou s'ils sont massés sur la plage avant (la piscine Holbert à Paris un dimanche d'été). Chacun regarde le toit de l'abri de navigation et le mât tripoche. Le commandant est debout sur l'abri. Voici le pilote de la ligne il aborde sans mal près du commandant (qui lui donne un petit coup de main) au moyen d'un téléphérique improvisé.

Le dialogue traditionnel s'engage. Le pilote critique tout : la tenue du bâtiment (trop chargée sur l'avant à cause de la cambuse) le point (il est manifestement faux) la position du commandant à traverser impudemment les "Empires équatoriaux" ; finalement tout s'arrange. Le point est rectifié grâce à un sondage dont la lunette est une bouteille de vin. Neptune nous élève si on donne "la double" à l'équipage. Ici que celle-ci est accordée la "déluge" et la grêle se manifestent. J'arrive péniblement à enfiler une courtoise trempée jusqu'aux os et le dos cuisant.

nostre les valos de la sbrassie.

Fort de France - Rio de Janeiro

Lundi 23 décembre 1952

Ces jours de mer nous attendent jusqu'à Rio de Janeiro. Ils sont les bienvenus. Beaucoup de travail et peu de temps, du moins en ce moment.

Mardi 31 décembre 1952

Il fait bien nuit ce jour. L'année s'achève et avec elle notre quinzaine mois de vieillesse. Plus que trois mois ! aujourd'hui je suis fêlé de dix ans trois mois. La grosse quantité de lettres de nouvel an que je n'ai pas eu le temps d'écrire et d'envoyer à Fort de France m'a donné une mauvaise conscience... et une honte sur la plage arrivés me dérangent un peu. Les postaux des îles interminables dans notre poste pour l'année 1952.

sous la fave des sunlights. Les plus qui exportent sur la route donne raison au commandant contre les cinéastes.

Réveil au champagne. Chacun est un peu triste d'être loin des siens, l'atmosphère en est d'autant plus grise. Cela donne à ce Noël martiniquais un caractère très attachant. Pour ne l'oublier pas de sitôt.

Mardi 25 décembre 1952

Fort de France ville triste. On respire ici une atmosphère d'humidité. Je ne sais si pour Noël les gens se retiennent dans leurs foyers et abandonnent la ville à son sort. La place de la Savane est déserte ou presque. Les petites rues alignent leurs maisons closes.

Vendredi 26 décembre 1952

Tout de service à bord

Samedi 27 décembre 1952

Artail à bord très réussi. Les vieilles familles françaises de notre vieille colonie sont dignement représentées par de jeunes filles. Elles savent de très jolies chansons en patois martiniquais.

Dimanche 28 décembre 1952

Promenade à l'intérieur du pays. Hélas, je n'ai pas le temps d'aller jusqu'à St Pierre. Les routes sont mauvaises mais la végétation luxuriante.

Fort de France

Mardi 23 décembre 1952

et quai à Fort de France. Je n'ai rien vu de l'approche par la route du service maritime. Des maisons blanches se dispersent dans la verdure entre des touffes de cocotiers. Des barils de ciment s'alignent sur le quai. Je ne pourrai pas plus avant ma connaissance de Fort de France aujourd'hui; je suis de service et d'ailleurs il convient de rattraper le retard qu'a causé à mon travail le trop grand charme des Saintes.

Mardi 24 décembre 1952

Je me rappelle toujours la proximité de Noël tant près pour Fort de France encore aujourd'hui il faut préparer la veille. La "doudou" de notre femme d'être à "sua chimionies" n'a pas démenti la grâce nous apporte de la verdure et des fleurs. Les papiers régionaux font voir peu déguisées chaque plante fait voir une créche présentable. Les créches. Il y en a d'étonnantes: celle construite uniquement en cordages celle confectionnée exclusive- ment avec des cigarettes... d'autres encore. L'état-major de la femme d'être diéte- grièvement les motifs de chacune. Ville de Noël... Héros de minuit. Ici belle

D.

montrèrent une magnifique figure qu'ils venaient de capturer. Je n'ai jamais vu un aussi joli soldat. Sa peau ressemblait faite de minuscules perles de verre assemblées. J'ai assisté à une pêche miraculeuse. En vingt minutes un jeune Saintois attrapa une énorme grappe de poissons roses avec un bâton et un fil. J'eus une journée de soleil sur la salle voisine de nouveau le village, la nuit tomba. Le spectacle de la femme d'être se produisit sur la place au milieu d'un cercle impavide de spectateurs... Que de maraîchers! Ce sont les mêmes que nous avons vu ces jours derniers sortir de l'école pieds nus, le cartable sous le bras et l'immense chapeau de paille sur la tête.

Jeudi 25 décembre 1952

Les fêtes des des Saintes s'effacent à l'éloignement. Nous avons vu une dernière fois les minuscules embarcations d'acajou à la proue si effilée (copie paraît-il sur celle de la femme d'être).

presque tout un restaurant. La langouste est encore elle-même à elle seule tout notre repas de ce soir. D'ailleurs nous n'arrivons jamais à la digérer entièrement. En attendant l'heure de l'embarcation pour aller à bord nous digérons notre langouste au vidant des noix de coco au clair de lune.

Vendredi 19 décembre.

Le hublot de classeur sous-marin est un merveilleux instrument. J'ai absolument l'impression de changer d'élement. Ici des bancs de minuscules poissons qui évoluent parmi les rochers. Leur multitude crée comme un voile grisâtre ondulant. La fumée d'une cigarette. Il y a des bêtes étranges; ces énormes conques à pavillon rose que les pêcheurs entassent le long des grèves; les magnifiques poissons "lune" aux couleurs nacrées qui n'ont pas de nageoires mais de longs nœuds transparents. Les oursins s'égrènent sur le fond sablonneux comme des grosses châtaignes tombées.

Samedi 20 décembre

Jour de service.

Dimanche 21 décembre.

Une grande journée de liberté. Comme nous en avons profité! J'ai fait d'abord se procurer du pain au village; ensuite... direction la plage. Tout s'est passé; le poste de TSF, l'autre station; les cigarettes et leur entente; le hublot pour explorer le fond de l'eau. Les matelots nous

Les Saintes

Mardi 16 décembre 1952

La "Jeune d'Ire" et la "La Grandie" se reposent après avoir accompli la moitié de leur voyage. En même temps ils reçoivent peu à peu. Les feuilles de service donnent des instructions pour la "repenture générale des Saintes". Les enseignes de vaisseau mobilisent toutes les embarcations disponibles pour les travaux d'hygiène. En ce qui concerne les mécaniciens il s'agit de ruiner les travaux d'entretien dans la machine.

Quel joli paysage que celui s'étalant sous nos yeux! Une petite anse très découpée où la mer s'amusait à entourer des pans de rochers abrupts. Les hauteurs sont signalées par une belle coloration vert pâle des eaux. Un petit village de pêcheurs groupe ses maisons basses autour de l'église toute blanche. Des barques sont échouées sur la rive à l'ombre des palmiers.

Mercrdis 17 décembre 1952

Promenade dans le village des "Saintes".

Les petites maisons de bois couvertes de toits ondulés se rangent le long des rubans de béton qui constituent les rues. Beaucoup de monde sur le pas des portes.

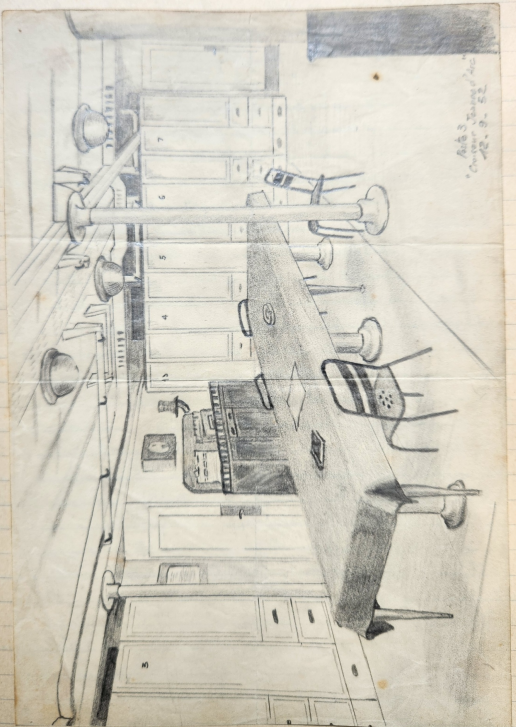
Judi 18 décembre 1952

Nous allons déguster la langouste dans une famille de hautes Saintes qui comme tous ici, ont

l'entrée d'un bœuf auvent - Les voiles sont amenées à plat.
 Bientôt une ancre nous entraîne dans le sillage du charbonnier qui,
 résolvant, fait route de nuit au vent. Sa route courte fait
 fatiguer l'ancre - Elle avait bonne quelquefois dans la lame.
 Et nous embourbons beaucoup - Il faut se relayer à la pompe à
 elle fonctionne sans discontinuer - Nous voyons l'eau de la cale
 monter rapidement. Le niveau dépasse le plancher de la chaloupe.
 Il y a certainement une voie d'eau quelque part. Une grosse
 brèche fêlée sur l'eau noire de la cale... le nœud!

Rapidement le plancher est relevé. On barbotait dans l'eau
 nous trouvons l'emplacement du nœud. Ferrad remet le bouchon
 à grande vitesse de coups de marteau. Bétand a signalé
 l'accident par signaux à bras au charbonnier - Les grosses
 vagues glissent dans l'eau tout près de nous. Personne
 n'a osé de prendre un bain. Le charbonnier est à la citre
 minimum. Il gouverne avec prudence. Tout à l'heure, avant
 l'accident du nœud, la remorque avait carré deux fois
 des escarpes avec des boîtes de conserves vides - Nous travaillons
 si bien que la cale est presque complètement vidée lorsque la
 chaloupe nous abandonne à l'entrée du mouillage de Saint-
 soit en vue. C'est à dire deux fois fléchies pour signaler
 notre arrivée. Une vedette nous prend en remorque pendant
 l'attente lorsque nous montons à l'échelle de coupes -
 Nous avons la peau très rouge à cause du soleil mais
 nous ne sommes pas du tout "morts de fatigue" comme
 le prétendent certains.

Ce soir la double est appréciée... la dune également



maux nous ne pouvons pas nous y attendre sous le soleil qui
devient bientôt d'une chaleur insupportable.

Pour 18 heures le vent se lève brusquement. Il
s'agit d'en profiter au maximum. Les vent foule. Une tonne
de quai à la barre est établie pour cette nuit. Une barre
à la barre et dans le vent. Je m'enveloppe dans une
couverture lourde d'humidité et je m'étends sur une barre.
Les four mout de l'écrit de misère me servent d'oreiller.
La nuit est très belle les étoiles brillent avec beaucoup
d'éclat. Le vent change souvent et il fait vider de
bord chaque fois. Ma position sur les écarts de misère
se révèle insupportable. Fatiguement je fais le quart à
la misère toute la nuit.

Lundi 15 décembre 1952

Notre chaloupe est toujours encahinée malgré
le peu de route que nous avons fait cette nuit. Les Saintes
sont visibles dans la brume du matin, mais sautillant inaccoutumé.
Les gens la situation avec le sourire. Cependant
il faut songer à ce soir. Brusquement le vent
emplit nos voiles. Il souffle bientôt avec violence. Il
nous enlève sous le vent. La mer se creuse, les
petits navires est en vue par le bord. Bientôt un
matelot des Saintes (Tôt diables à cognac de bois)
reconnait l'île. Sur sa passerelle nous
le lieutenant de vaisseau Delage. Par porte-voix il
nous annonce pas au mouillage des "Saintes" avant la
nuit. Le bord de la mer est rutilant; nous recevons

site car nous arrivons sur les masses noires de l'île de
Montserrat. Les feux de route sont allumés. Ceux de la
"Jeune d'ore" s'éloignent rapidement. La magenta à main
de poche de radio nous aide. Liaison avec le croiseur qui
disparaît à l'horizon. Le vent fraîchit et bouille la voile;
les embruns commencent à balayer notre coque. C'est une
remue d'une agitation fébrile pour capter les cires dans
l'obscurité. L'humidité pousse un peu partout. Nous
protestons pendant que le jour se lève. Le mal de mer
fait des ravages. Le bord sous le vent est très encombré.
Certains rampent aux vêtements en se mettant tous nu.
D'autres se renversent dans leur cire. Les caquettes
sont détrempées; certaines nagent dans l'eau noire de la
cale. Les oranges, les pommes, les gâteaux secs sont en
faveur et bientôt seuls capables d'alimenter des estomacs
détriqués par le mal de mer.

À midi le vent mollit; nous sommes sous le
vent de la Guadeloupe. Nous entrons dans une zone de
calme. Les virages se détendent un peu. Ils se
détendent tout à fait lorsque paraît le soleil. Bientôt, à
chaque halet de la mer, un pontillon ou une
chemise. Les flacons d'"huile solaire", conseillés par
le service de santé de la "Jeune d'ore", font leur apparition.
Chaque membre de l'équipage a maintenant
une peau luisante et grasse comme celle d'un phoque.
Les casques coloniaux sont à l'honneur. Bientôt à
l'heure ils protègent des embruns, maintenant ils
protègent du soleil. Les appâts reviennent et sur
tous les bancs on écarte des boîtes de conserve.

La mer est calme, trop calme. Plus un
souffle de vent. Les voiles pendents lamentablement.
Quelques petits voiliers, les uns au large de Barre-Terre, ne
semblent pas plus heureux que nous. Il faut faire

71
- Saint Martin - les Saintes -

Samedi 13 décembre 1952

C'est au cours de la nuit que les groupes 6 et 8
sont été hélés en chaloupe. Les provisions sont
portées. Sur la table de notre poste elle constituent une
morceau considérable. Elle commande l'ensemble de la classe
par regard et par jour.

Chacun apporte son casque colonial, une
ceinture, une couverture, des vêtements de laine.
Une dépense ces objets sous la bous de la chaloupe

Dimanche 14 décembre 1952

Brancolas à 04h00. Sur le ponton ou
sur notre chaloupe au croc de la grande queue
pour la mettre à l'eau. En l'air nous cabons
encore quelques paquets sous les lances. La tourte
casse blanche s'élève, la proue un peu trop
haute vers le ciel. Elle redescend et tombe l'eau vers
nous. Un peu au, nous allons à son bord en
apportant une échelle de corde. Commandant, "seul maître"
s'élève sur l'arrière de la tourte. Nous nous
sommes tous liés pour fuir la tourte. La manœuvre
n'est pas si facile. La mer est un peu agitée
la chaloupe s'écroule contre la bordée du croiseur, de
plus les hauteurs des mers heurtent les "oreilles d'âne"
des tourtes. Il faut larguer les hauteurs...
Enfin nous sommes liés. Nous allons
la nuit au large balourd amure. Il faut faire

70
- La Guaira - Saint Martin -

Dimanche 12 décembre 1952

Chacun parle dans notre poste de la prochaine
traversée en chaloupe que nous devons faire.
Il s'agit de Saint Martin - les Saintes. Chacun
apporte le képi, les vêtements et les couvertures.
Les commissaires rédigent la liste des vêtements
à apporter. Nous aurons 3 jours de vivres et 5 jours
d'eau.

- Saint - Martin -

Samedi 13 décembre 1952

Nous mouillons dans une petite baie de
l'île Saint Martin : moitié française, moitié
hollandaise. Les habitants parlent anglais. Nous
arrivons dans un petit village aux maisons de bois
abritées sous les cocotiers ou les palmiers. Il y a même
des routes et des automobiles.

Nous appareillons dans la soirée.

faïence sont épuisés - Les panneaux lumineux se métamorphosent
en deux à cet effet - Le carroussel des grosses automobiles se
pourrait - Il est noté dernière vision de Caracas - Les cars
abordent à l'embouchure des principales routes en direction
de La Guayra - Les rues sont en panne ; une
route à charge - Le temps de faire quelques pas sur
la route et de limer, pour la dernière fois sans doute,
les odeurs de la forêt virginienne...

Vendredi 12 décembre 1952

La "Jeune d'otie", aux accents de "En passant
par la Coraïbe" s'éloigne lentement du quai de la
gare maritime.

rapidement une exposition de peinture dans la musée tout neuf
et tout blanc de Caracas - Il n'y a que des abstractions
européennes de toutes les époques et spécialement du 19^{ème} - 21^{ème}
Les tableaux sont très bien présentés -

Sous remorquons dans nos cars - Les chauffeurs
se transforment en véritables véhicules de taxi - Nous
arrivons à bord sans avoir manqué de voyage.

Dimanche 7 décembre 1952

Promenade sur la côte à quelques kilomètres de
La Guayra quelques plages sables - avec une voirie
diligente l'endroit pourrait être magnifique : la mer,
les rochers, la plage, les palmiers et les falaises
abruptes -

Lundi 8 décembre 1952

Jour de service

Mardi 9 décembre 1952

Baignade sur une des petites plages précédemment
explorées

Jeudi 11 décembre 1952

La route de Caracas dévoile ses lacets une
fois encore - Nous allons à une séance de cinéma
offerte par un compatriote ; film français : Les sept
pénalités capitales - On sortait de la salle avec
des acrobates dans la ville - Je n'ai acheté rien - Tout
est horriblement cher - La place du Silencio
à 20 heures est magnifique - Les jets d'eau de la

de Bolivar. Chacun se croit d'une rumba jouée par un
tanne. deques antinatalique - Le car reprend sa course; la
conquête de mirage est atteinte... dépassée - Voici le plateau
vénéquien. Et voici les fournaux de Caracas.

Que cette ville est étrange! - Une vieille boue indienne
marche par les larges routes goudronnées - Beaucoup de
bâtiments neufs s'alignent le long de la chaussée -
L'industrie automobile américaine déverse ses modèles
les plus récents sur les arabesques en héralde à quatre
feuilles de la cité champignon - Voici la place
centrale "le Silencio" avec sa grande fontaine
sculptée - Nous traversons "le bois de Boulogne" - Il a
fait à fait l'aspect de son homonyme parisien; seulement
tous les arbres sont des acajous! - Les rues se font plus
étroites plus encombrées - Nous achevons la traversée de la
ville - Quelques kilomètres en rase campagne, puis une
chaussée de terre encaissée où la porosité jaune s'élève
en épaisses bouillottes - Voici la villa du docteur Katschoff
notre hôte - Nous saluons la maîtresse de maison, le
docteur et puis divers compatriotes: ingénieurs ou agents
d'affaires - La villa "Mi retiro" est vraiment placée
d'une façon favorable - Elle est au sommet d'une promontoire -
Celle-ci fait saillie au milieu d'une longue rampe
de terrain qui rejoint les maisons de Caracas à la
très loin - L'air est doux à cette altitude - Il
contraste avec le souffle moite de La Guayra - Nous
buons des whiskies, grignotons des gâteaux pendant
que l'on prépare "la Porceca" sur un feu au pichon vert
- Cette viande rôtie ainsi, est extrêmement délicate au goût
Elle se mange avec les doigts.

et 19 heures nous nous retirons - Voici
de nouveau Caracas - Cette fois la ville est illuminée
C'est un feu d'artifices d'enseignes lumineuses - Nous visitons

La Guayra

Nous longeons une côte abrupte et découpée;
les rochers gris montent à l'assaut du ciel et se perdent
dans les nuages - Quelques pans de verdure et quelques
cabanes s'accrochent dans les éboulis - La Guayra
s'est développée dans une petite plaine côtière cernée
par la montagne - Encore les maisons sont elles obligées
de s'élever en gradins pour faire de la place au
terrain d'aviation - Il est peu de chose que le port
de La Guayra - Ilise à part la gare maritime,
long parallélogramme de béton qui s'avance au dessus
de l'eau, c'est un petit port de pêche - Il y a
bien dans un coin une frégate de la Marine vénéquienne
qui nous rappelle à temps la prétention de ce petit
peuple nouveau riche à avoir une grande puissance

Samedi 6 décembre 1952

Nous sommes parait-il invités chez un docteur
à "la Bodega" dans les environs de Caracas - Nous
commençons par nous rendre à Caracas en car -

Quelle route! des bords sans fin... Les virages
surplombent la vallée verdoyante qui s'enfonce de
plus en plus - Le chauffeur conduit très vite... trop
vite même à notre gré - Les panneaux publicitaires
défilent à grande vitesse - Heureusement que la route est
à sens unique sur une grande partie de sa longueur

Nous faisons halte à une auberge sur
le bord de la route - Il n'y a pas question malheureusement
de se rafraîchir la gorge - Nous n'avons pas encore

La Havane - La Guaira

Du 1^{er} au 6 décembre

Première plongée au scaphandre autonome "Constant" dans la piscine de bête installée sur la plage arrière - Nous barbotons comme des grenouilles dans une flaque d'eau - Sa ressemblance est augmentée par notre accoutrement : hublot sur les yeux et palmes aux pieds -

Le 4 décembre fête de la S^t Eloi et de la S^t Barthe. L^e capit. major de la "Jeune" attend ces deux personnages et toute leur suite sur la plage arrière -

S^t Eloi est un vénérable vieillard à barbe blanche coiffé de la mitre et armé de la croce -

S^t Barthe est particulièrement charmante "douce jeune fille aux cheveux de lin" - Ici le lin est remplacé par des tresses de chanvre -

Le cortège est d'un haut pittoresque : loquace, curieux de toutes et surtout le couple fantastique constitué par une gigantesque matrone et un falot personnage en gibus - L^e curieux paraissait sortir tout droit d'un dessin de Dubout.

La nuit chaude de "La Havane" et au dessus du miraillement des canes noires créent une atmosphère tropicale genre "affiche de publicité pour compagnie de navigation". Les groupes d'invités arrivent pour "boiffes". Chaque fois qu'une embarcation accoste, d'une somnolence en l'air tous les Cubains... Et certaines sont en vêtements sombres - Les seuls visages clairs de l'assemblée sont celles de nos blancs -

Dimanche 30 novembre 1952

Je reste à bord aujourd'hui encore - Je ne sais pourquoi "La Havane" me tente si peu - "Scènes récréatives" sur la plage arrière de la "Jeune d'acier" ce soir - Quelques chanteuses de Music-Hall, un orchestre cubain d'été et quelques chansons du pays et des succès parisiens...

Lundi 1^{er} décembre 1952

Appareillage pour "La Guayra"

production du sucre de canne. La classe dirigeante est divisée en deux grands groupes : les propriétaires de champs de canne et les propriétaires d'usines sucrières. La production des cigares n'est qu'une activité secondaire du pays. De nombreuses sociétés américaines contrôlent plus ou moins le commerce de la canne. Un fait particulier du pays : son attention autour de l'autoroute qui parcourt toute la longueur de l'île.

Vendredi 27 novembre 1952

Je fais connaissance avec "La Havane" ; des rues étroites et tortueuses qui débouchent brusquement sur de grandes et belles artères. Que de monde dans les rues ! Les Cubains de types divers, depuis l'Espagnol basané jusqu'au noir le plus pur, se croisent et nous interpellent amicalement. Beaucoup d'hommes vêtus sous de grands chapeaux de paille blancs. Les femmes sont élégantes et ressemblent à la fois à des Espagnoles et à des Américaines dans leurs traits et dans certains détails de leur costume.

La nuit tombée, il ne subsiste plus que les arabesques colorées des tubes fluorescents.

Les rues restent décorées de guirlandes aujourd'hui à "La Havane". C'est un jour de deuil national.

Vendredi 27 novembre 1952

Parti à bord. Correspondance et autre.

Samedi 29 novembre 1952

De corvée. Le soir il y a cocktail à bord. Les projecteurs et les plaques vertes de la plage arrière, dans

Norfolk - La Havane -

Du 28 au 26 novembre le temps plusieurs de Norfolk est remplacé progressivement par le soleil. Les vêtements suivent cette évolution. Parti en "bleu de drap" de l'arsenal américain, nous arrivons en short devant le "Castillo del Morro".

- La Havane -

Vendredi 26 novembre 1952

Nous sommes mouillés dans le port de "La Havane". Comme cela se produit toujours, la réalité n'est pas en accord avec l'imagination. La ville s'étend sur des collines basses d'un côté ou l'autre. Les maisons semblent vieilles. Celles qui bordent les quais alignent des arcades légères. L'intérieur de la grande cité cubaine semble plus riche de promesses. Le dôme du "Capitol" resplendit au loin dans le soleil ; des carrés de verdure annoncent des grands parcs. Il ne peut être question d'explorer ces lieux aujourd'hui. Je suis à l'attaché commercial français nous fait une conférence sur la vie de l'île de Cuba : sa géographie, son économie, ses habitants et leurs mœurs. En résumé Cuba, république indépendante gouvernée par le général Batista, vit de la

proprement recouvert par sa netteté, par la simplicité du Vais des collecteurs à une cathode lisse. Les agréments sont payés par un encombrement excessif. Les collecteurs de vapeur sont recouverts d'un ciment calcaireux. Les démontages et les visites "par les tuyaux du bord" doivent être d'une grande difficulté. Il est vrai que les Américains n'imaginent pas cette question.

Dimanche 19 novembre 1952

Bien qu'étant disponible je reste à bord.

Jeudi 20 novembre 1952

Télégramme au lundi 17.

Le porte-avion canadien "Magnificent" vient d'arriver au port.

Vendredi 21 novembre 1952

Norfolk est une ville peu attrayante. Elle n'est intéressante que dans la mesure où ses magasins le sont. En ce qui concerne les vêtements il n'y a que des articles de série. Les draps sont disposés sans goût.

Samedi 22 novembre 1952

Je me lève à 07 h 15 pour assister aux diverses opérations d'allumage de "La Grandiose" en route. Puis alors attend

moi. Il est vrai que toutes ces couchettes et ces bureaux sont destinés au "Wisconsin".

La communication de son aménagement constitue un renseignement, d'ordre militaire, important.

La peinture est passée au pistolet pneumatique : un ouvrier noir pour le brun et un ouvrier blanc pour le blanc.

Après-midi nous franchissons, en formation serrée, la coupée de USS Pittsburg, croiseur lourd entré en service en 1944.

Tout y est net, propre, ordonné.

Des pâtisseries nous sont offertes dans la "cafeteria" du bord. Le nombre des appareils de sécurité auxquels on se tient dans les couloirs est très important : bouches à incendie, extincteurs, armoires sauteuses... etc... Les lances à incendie sont branchées en permanence.

Je pénètre à l'intérieur d'une tourelle triple de 203. Je ne suis pas très compétent en artillerie mais j'estime que les tourelles du Pittsburg sont de conception délicate. Les planchettes de chargement sont fixes. Il faut dévisser la pièce, après chaque coup, pour recharger. La manutention des gargousses se fait à main. La cadence de tir est de 6 coups par minute.

Nous visitons ensuite le porte-avion d'escorte "Palau" dont le tonnage est, paraît-il, de 23.000.000 de kilos. Chacun pense qu'il y a lieu de faire une division par 2.

Il n'y a pas d'avions à bord.

Tout est parfaitement entretenu notamment les catapultes et les machines. L'appareil de

Lundi 17 novembre 1952

Jour de corvée. Je passe quelques heures dans le compartiment des Brest de mouillage.

Mardi 18 novembre 1952

Parti en groupe de l'arsenal de Portsmouth. C'est un vrai arsenal. Il date, je crois, de 1796. Il ne paraît pas son âge. Les docks, les bassins, les parcs à machines s'étendent sur une très grande superficie. Les travaux en cours visent à la modernisation de nombreux bâtiments construits pour la dernière guerre. Certains ont tous organes délicats, tels que les tourelles anti-aériennes, enveloppées dans un emballage de matière plastique à l'intérieur duquel on injecte de l'air sec. Le "Waconin", cuirassé de 45.000 tonnes, est en cours d'achèvement.

Puis parcourons une fonderie. Elle ressemble à n'importe quelle fonderie française : modèles en bois verni, moulures en sable aggloméré, plaques modèles en plâtre. Les moules sont "guidés" superficiellement à la lampe à souder. C'est un moyen assez archaïque.

On nous montre aussi une partie de construction mécanique. Une seule machine intéressante : la fraiseuse à reproduire qui taille les pignons d'hélice.

Puis nous promeons longuement dans un atelier de fabrication. Les confections des moules métalliques n'aura plus de secrets pour

- Norfolk -

Samedi 15 novembre 1952

Cette journée est placée sous le signe de la brume et de la pluie. Norfolk est véritablement le Brest américain. The Best à l'échelle du Royaume-Uni bien entendu. Les navires s'alignent le long des "piers" : navires de guerre, transports de troupes, croiseurs, chasseurs de sous-marins... etc... Des avions lourds et des porte-avions sont mouillés au rade.

Pour lui de nous le "Coral Sea" et le "Midway", porte-avions de 45.000 tonnes, sont à quai.

Evidemment il y a un grand nombre d'automobiles sur les quais (30.000 véhicules entrent et sortent journellement de l'arsenal de Norfolk).

Le soir réception de la municipalité.

L'atmosphère manque de chaleur. Je suis maintenant convaincu : les Américains ne parlent pas anglais mais une langue particulière (avec probablement de très grandes différences suivant les régions).

Dimanche 16 novembre 1952

Les jeunes Américains invités à bord mènent grand tapage. Le régime sec est en vigueur en Virginie.

Lundi 3 novembre 1952

Je pose à nouveau "mon sac" sur la "jeune d'ore" dans la porte 6. Nous quittons Casablanca avec accélération entraînant d'une "musique" nouvellement embarquée sur notre croiseur.

- Casablanca - Norfolk -

De lundi 3 au samedi 15 novembre 1952

Longs jours de traversée par mer calme. Nous n'avons pas eu esoperer tant. Les mille s'ajoutent aux mille avec régularité. La monotonie et le calme de ces journées sont propres au travail. Les machines reçoivent nos fréquentes visites. Il s'agit de connaître parfaitement le appareil et le circuit avant d'écouter. Une avarie de condensar dans la machine avant vient donner un supplément d'intérêt à ces études.

soir (une grande dalle marbrée pour chacun) et à leur file (des dalles plus petites). Les femmes sont logées à part; elles reposent groupées autour des "favorites". Nous retrouvons place Djema el Fna où règne maintenant une très grande animation. Nous profitons de toutes les attractions: charmeurs de serpents, contes d'historiens, barbiers et écrivains publics. Les marchands de limonade avec leur boud renversé à clochettes dans le dos demandent cent francs pour se laisser photographier.

Nous faisons rapidement le tour des hauteurs du palais du sultan. Toutes ces murailles de terre s'effritent de la plus fâcheuse façon.

Le parc privé du prince (il est maintenant ouvert au public) offre de longues allées silencieuses au milieu des oliviers. Nous y rencontrons des travailleurs marocains qui promènent en calèche de belles dames voilées.

Les remparts de el Barrakah, flanqués des tours carrées des corps de garde alignant leurs grandes surfaces de terre rouge. C'est la notre dernière vision de la vieille cité marocaine.

Il s'agit maintenant de parcourir les 250 kilomètres du trajet suffisamment vite pour être à bord avant 23 H 30. Nous y parvenons aisément grâce à l'audace des chauffeurs.

Dimanche 2 novembre 1952

Service de garde aux machines du "La Grandier"

Les hautes collines "Oum el Rebia" sans presque la voir -
 Les hautes collines dans des hautes les collines rouges de
 Rehamna pour celle du Djilid -
 Les mûrs noirs les faubourgs de Marrakech; ils
 s'annoncent par une bordure de palmiers le long de
 la route et des maisons blanches -
 Les avenues sont larges, les maisons modestes -
 On est la mystérieuse Marrakech, capitale orientale
 haute en couleur? Enfin nous apercevons la Tour
 de la Koutoubia. Un peu plus loin les arbres
 d'un beau parc abritent la sâte de tout un
 monde en djellabas rayés. Nous arrivons à la
 place de la fameuse place Djemma el Fna pour
 l'heure déserte ou presque -

Après déjeuner nous nous pourvoyons d'un
 guide pittoresque... et ordonnant que nous rejoignons à
 caser dans la voiture. Rondel, au volant, fait
 du gymkana dans les rues étroites et tortueuses
 de la Médina. Nous visitons un palais, succession
 de cours intérieures carrées, aux mosaïques polychromes.
 Il abrite un musée d'art berbère. Nous admirons les
 tapis et les armes ciselées. Les bijoux sont en vial
 argent; des sâles y sont enchâssés. Les faïences et
 faïence mais cependant élégante. Les potiers berbères
 sont d'une grande habileté. Certains vases sont
 recouverts d'émaux très fins dans les tons bleus.

Nous faisons un court pèlerinage aux
 tombes des rois saadiens. Les sculptures sur
 bois de cèdre se sont remarquablement bien conservées
 depuis le XVI^e siècle. Il s'agit bien entendu
 d'entrelacs de fleurs et de pampres. Les murs
 de cette succession de mausolées sont encore ornés
 de mosaïques précieuses. Il y a une salle réservée aux



Sur la route de Marrakech

- Casablanca -

Vendredi 24 octobre 1952

Casablanca, dont les Marocains sont si fiers, est une ville sans caractère. Les maisons neuves, bâties au pur au hasard, submergent les quelques vieux édifices qui témoignent de l'ancienne cité arabe. Tous les ports se ressemblent, chaque neighborhood de la ville en est je vois convaincu actuellement. Sans doute peut-on découvrir quelques vestiges intéressants au cœur de la ville chaotique.

Samedi 1^{er} novembre 1952.

Nous avons loué, à cinq, une "203" Peugeot pour la journée. Il s'agit d'une excursion à Marrakech. Le choix de la voiture se révèle malheureux dès les premiers kilomètres. Non pas qu'elle mette des façons pour monter au allure, mais elle est un peu étroite et nos reins s'en font long, ou plutôt est longue, par une piste caravanière très fréquentée. Nous croisons des groupes pittoresques de hommes ou "gandourahs" montés sur bourricots minuscules, femmes à pied portant des ballots sur la tête, troupeaux de moutons, de vaches au temps un dromadaire. Des puits jalonnent la route; ils ont l'aspect de grandes cuves en ciment mais en se penchant sur la margelle (nous l'avons fait plusieurs fois lors des permutations de conducteurs) on constate leur grande profondeur.

- Arzew -

Vendredi 24 octobre 1952

Envoi des conférences et des films américains

Samedi 25 octobre 1952

Les "LOVE" racontent de leur fond plat les plages d'Algérie pendant toute la nuit. Les algues, malgré leurs formes bizarres, sont extrêmement faciles à manœuvrer. Même si le conducteur aborde la plage avec beaucoup d'ave et engage profondément l'engin dans le sable il suffit de battre énergiquement en arrière pour se débarrasser. Les "LST" en raison de leur fort tonnage et de l'élasticité longitudinale de leur coque font plus de façons pour s'arracher du rivage. Il est nécessaire de mouiller un câble sur l'arrière de façon à pouvoir se déhaler dessus. Les LST nous permettent en outre tout un système de ballasts pour modifier leur tirant d'eau et leur assiette.

Les usages de vaisseau ont un avant goût de leurs activités indochinoises. En ce qui me concerne je suis satisfait de constater que tous ces engins ne sont guère autre chose que des grosses boîtes de conserve avec des moteurs GMC à l'intérieur.

Dans l'après-midi de ce jour nous appareillons pour Casablanca.

47
- Alger - Arzew -

Vendredi 22 octobre 1952

Dans l'après-midi sur la Jeune d'été pour
24 heures. Nous laissons la place aux deux groupes
qui actuellement ont d'affectionnés "antilles" - Il s'agit
de l'île contre la terre.

Samedi 23 octobre 1952

Voici Arzew - Le croiseur "Duquesne"
ancré au "Bise-Lanes" abrite toute une flotille
d'engins de débarquement.

Les conférences et les films américains
se succèdent dans une grande baraque en planches
capitonnée de toile intérieurement. Il y fait une
chaleur étouffante. Les "landing crafts" de
tous ports nous sont présentés dans le détail.

48
- Alger -

Vendredi 17 octobre 1952

et l'air algérien "la blanche" est en use.

J'ai fait un de photographies du port dans
mes anciens manuels de géographie qu'il me
semble retrouver un paysage familier.

Il est curieux de constater que ce qui fait
l'originalité de l'ensemble du port est précisément
la similitude des constructions qui le surplombent.
Les immeubles blancs alignent leurs arcades
suivant une ligne régulière qui sépare les
masses enchevêtrées des navires et les fondations
des collines.

Samedi 18 octobre 1952

Un camarade de collège rencontré en ville
m'a donné une définition d'Algier : une souche
de la cité lyonnaise établie en terre africaine.
Le temps nous manquera pour vérifier si les Algériens
ont la ferveur et la pondération des Lyonnais.



Vendredi 15 octobre 1952

Sous appareillage pour Alger

- Naples - Alger -

Il est décidément très pénible de vivre dans notre port dès qu'il y a un peu de houle - Je passe sur le spardeck le temps qui n'est pas consacré aux quarts dans la machine (sur le La Grandie chaque officier élève effectue un quart par jour). - Le masque de la pièce de 138 mm offre un "Havre" suffisamment abrité du vent pour qu'il soit possible d'y travailler l'administration et l'aéronautique -

Jeudi 16 octobre 1952

La "Jeune d'été" disparaît à l'horizon - Elle a mis le cap sur Bizerte - en cours d'un exercice de tir et à la suite d'un long feu à l'une des pièces de la tourelle 4 un accident s'est produit. Il y a un blessé grave qu'il importe de débarquer au plus tôt.

Le "La Grandie" continue sa route sur Alger

Naples

Dimanche 12 octobre 1952

Les Frisians hier ne peut aller à Pompei,
ne peut aller à Capri, ne peut montrer une la vedette
du Tour... et j' appartiens au Frisians hier.

Lundi 13 octobre 1952.

Il pleut au Naples. Malgré tout il fait bien
voir la ville. J' admire la "calle Santa Lucia"
abrite par la capote ruisselante d'un friser -
Mais si le mauvais temps gèle irrémédiablement
l' incomparable spectacle de la baie (voir chapite et
maurin) les vieilles rues pittoresques et sordides
y prennent un relief saisissant. Tous les vices
de Sodome sont sautés par des gamines
mousseuses qui provoquent la "clientèle" au coin
des rues. Je regarde le bord parolant
éclairé.

Mardi 14 octobre 1952

Je flâne quelques temps sur la corso Umberto
ou de beaux édifices publics proclament la
mégalo manie du "feu Duc".

À Roma un marchand ambulait me
propose un gros bracelet en "argent massif"
pour deux mille lires. Je préfère choisir
un canot dont j' admire le travail délicat
dans la fureur des cisèleres.



Dessin de Messine : la robe de Saint

Détail de Messine : Village sur la côte de Calabre



Le Pirée - Naples -

La mer se creuse. Les hublots sont rouges.
Dans le port avant du "La Grandière" l'air confus
est rendu presque irrespirable par les vapeurs qui
montent de la cale à vin. Sous nos sentiers
montés et descendus toutent dans la houle. Il
s'agit de résister le mieux possible au mal de mer.

Mardi 3 octobre 1952

Les vagues et nous tangons

Vendredi 10 octobre 1952

Voici Charybde et Scylla - nous
passons les près de Reggio de Calabre (voir croquis
page 44). La côte de Sicile se découpe en
noir devant le soleil couchant (voir croquis page 45).

Samedi 11 octobre 1952

Malgré la brume nous distinguons le Vésuve,
le port de Naples et l'île de Capri.
Après le salut à la terre la Jeanne d'Arc va
s'amarrer après du croiseur italien Montecucoli.
Le "La Grandière" doit prendre place après le
navire américain "Sturdevant". La manœuvre
d'amarage est particulièrement longue et laborieuse.
Les moteurs diesel de l'avisos sont les premiers
aux variations d'allure et aux reversments de
marche.

Détail de Messine : Village sur la côte de Calabre

L'on peut traduire l'anthropisme du lieu. D'abord toutes ces
contours délicates que la subtil et otlogue donne au visage
marché postérieur sont impossibles à rendre. On ne voit que
du blanc, du rose, du mauve. Depuis les "propylées"
composées jusqu'au seuil du grand temple d'athènes,
nous suivons le long plan incliné de pierre, rayé de
canalures transversales pour empêcher que la sautoie du
pétrole n'égale. La pierre est usée par le passage des
processions et des touristes. On sous des grandes
"Parathènes" amoncelées on portait au Parthénon le grand
voile que les jeunes athéniennes de grande famille
avaient brodé. La statue de la déesse devait
être gigantesque. C'est sa taille qui imposa la hauteur
du Parthénon (Phidias ne voulait pas une façade
de goût comme celle du temple de Zeus. Si le
Dieu s'était levé de son trône, il aurait crevé le
plafond). Les canotiers de l'Erechtheion,
robustes et souriants, soutiennent sans courir la
 toiture du temple.

Les chrétiens primitifs étaient d'un vandalisme
insupportable. On ne saura jamais si les métopes
du Parthénon représentaient vraiment les épisodes de la
guerre de Troie. Ils n'ont laissé que le premier
tableau où deux déesses, l'une assise et l'autre debout,
s'embrassent car il peut s'interpréter comme
une illustration de l'annonciation.

Mardi 8 octobre 1952

Nous appareillons vers 11 heures. Le
"La Grande" précédant de peu la "Jeune d'été".



Le Parthénon

Les restes des monuments, en particulier le théâtre et le stade, montrent que Delphes a été un lieu de pèlerinage considérable.

Les gens de l'Attique faisaient paquer à leurs chevaux l'Attique de Corinthe sur une espèce de chemin à roulettes. Les bœufs étaient ramés à flot dans le golfe de Corinthe. Les pilotes entraient ainsi, lorsqu'ils n'étaient pas en guerre contre Corinthe, une longue et périlleuse navigation autour du Péloponnèse.

Le mur de Delphes permet de reconnaître l'existence de l'Attique. Depuis les siècles rigides, sans se du sixième siècle avant JC jusqu'à l'annulation du dédoublement des figures contemporaines à Thèbes, toutes les étapes de l'ascension sont conservées.

Lundi 6 octobre 1952

Les quillons (les quatorze officiers élites du parti L) la "jeune d'été" pour une nuit. Le plus impressionnant des deux précède à notre dévouement. Grâce au ciel la "jeune d'été" et la "Grande" sont à coup. C'est une basculade sur les degrés de l'échelle qui donne accès, depuis la plage avant, dans notre porte du "Grande".

Mardi 7 octobre 1952

Je suis monté sur l'été ce matin. Il faisait très beau temps. Les brouillards finissent de se dissiper au-dessus des maisons blanches d'été. Il est impossible de décrire la majesté du Parthéon. Ce n'est pas en parlant de colonnes cannelées, de métopes sculptées, de frontons harmonieux que



Delphes : le temple des Apollons

sur des batiments. C'est une friandise de pays.
Le plateau du Paros est très majestueux. Il s'élève
de tous côtés ses murailles grises. Sous le contourner.
Le site de Delphes est exceptionnel. La
vallée encaissée, depuis le golfe de Corinthe jusqu'à la
falaise du Paros, une large boue dont le fond est
tapissé de vert. Il s'agit d'oliviers. En dessous
tout cela le ciel lumineux de Méditerranée.....
Dans l'axe de la vallée, au flanc du Paros, le grand
temple d'Apollon pythien" dresse ses colonnes bariolées.
Dans la direction calcaire d'un membre de l'Ecole
française d'Athènes nous parcourons les ruines. Voici
le "trier d'Athènes" reconstruit pierre par pierre
(voir croquis page 33) au cours de patientes recherches.
Face à l'emplacement du trésor de Laïécémonie, celui
du trésor de Corinthe. Ici, à Delphes, toutes
les cités rivales (comme en particulier Sparte et Athènes)
apportaient des présents à Apollon.

Apollon, venu à Delphes par mer,
trouva le lieu agréable (il avait un goût excellent) et
voulut s'y installer. Le seigneur en place était une
espèce de divinité monstrueuse : le serpent Python.
Apollon provoqua et tua le monstre. Les justes
des anciens peuples barbares craignaient le sang pour le
sang. Apollon aurait dû payer le meurtre de sa vie.
En fait il obtint de Zeus le pardon grâce à son
repentir sincère. Dans cette légende les Grecs
semblent inaugurer les vertus de clémence et de charité.
Tout il y a encore la naissance de ce que
nous appelons de nos jours "la tolérance religieuse".
Le culte du Python s'est fondue à Delphes avec
celui d'Apollon. La "Pythionie" rendait les oracles
dans l'enceinte même du temple d'Apollon.

37
en suite - (voir croquis pages 32 et 34)
Il ne reste rien ou presque de la ruine éblouie
si proche sous le règne d'Antonin. Le temple de
Romulus monte des piédestaux gravés à la gloire
d'Empereurs romains divinisés ; des colonnes corinthiennes
lisses, des restes de statues peu intéressantes et des
sculptures curieuses sur des sarcophages de pierre
(voir croquis pages 35 et 36).

Samedi 4 octobre 1952

Jour de service

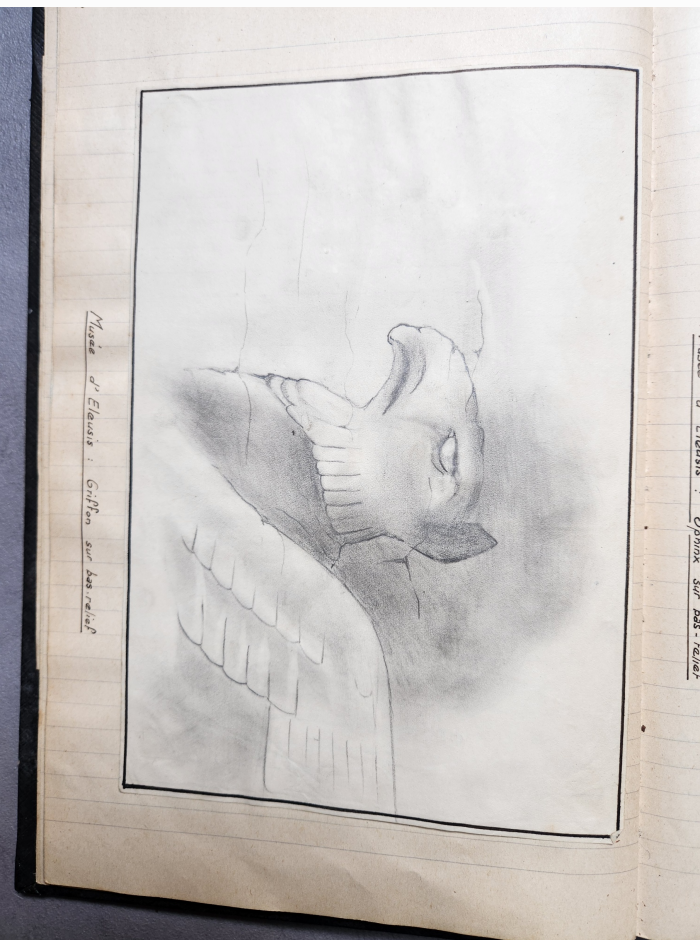
Dimanche 5 octobre 1952

Durant toute cette journée je fais
desespérément appel à mes souvenirs de collège en ce qui
concerne l'histoire ancienne. Delphes, haut lieu
de l'antiquité hellénique et romaine, révèle ses
ruines à nos yeux, sans clore un peu éblouis par
le soleil et la poussière de la route mais cependant
admirables.

De bonne heure nous quittons les quais
du Pée dans des cars suffisamment confortables.
Les collines de l'Attique brûlées de soleil, la
plaine de Béotie crevasse et sèche étalent leurs
maigres champs d'oliviers et leurs petits carrés de
vigne. Toute la population semble se déplacer exilée
vers le sud d'un grand tournoiement. Les femmes s'entourent
mouvement de petites mousselines blanches. Les hommes
s'habillent de bleu. Samedi est un charmant village
nous y dégustons des carrés de viande rôtie en frites.

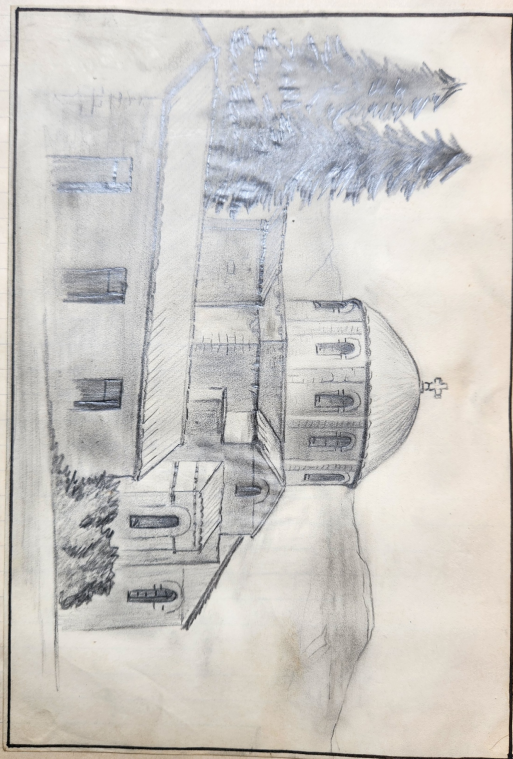


Musée d'Elzévir : Sphinx sur bas-relief



Musée d'Elzévir : Griffon sur bas-relief

Musée d'Elzévir : Griffon sur bas-relief



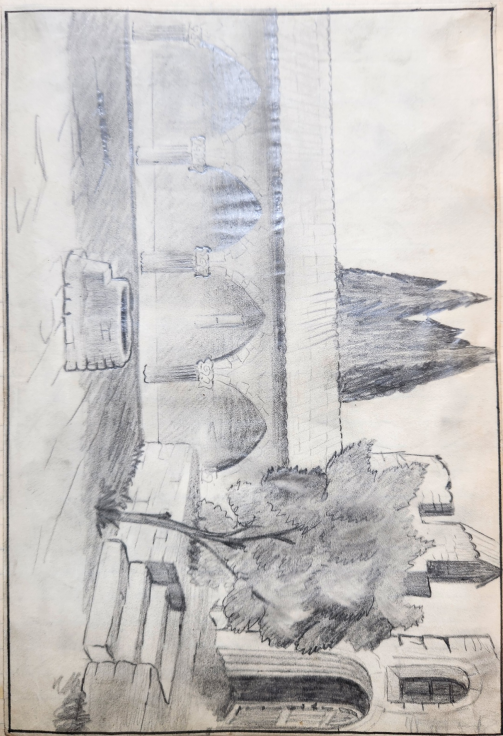
- Le Pirée -

Mercredi 3 octobre 1952

Et voilà l'Etat-major, l'équipage et les officiers-élèves de la "Jeune d'été" sont réunis sur la plage arrière. Le commandant nous lit un message de M. Gavini ministre de la Marine. Il tend à honorer la mémoire des hommes du sous-marin "Sibylle" perdus corps et biens le 25 septembre dernier et celle de l'équipage de l'avion Tomba ou Tudochine. Après la minute de silence le pavillon est redressé.

Dans la brume qui se lève nous apercevons l'entrée du port du Pirée. Nous rugit sur la plage avant. La tour répond immédiatement aux vingt et un coups traditionnels. Les sirènes des navires se répondent. Le pilote est moulé à bord, un pilote criait et gesticulait. Il nous conduit à grands coups de port-voix jusqu'à notre lieu d'amarrage, tout près de la gare maritime. Deux grosses plates perpendiculairement au quai, à la gauche d'un paquebot italien. Le port est extrêmement encombré de navires marchands, notamment de "Liberty ships".

L'après-midi je participe à une excursion à Elusis. Les cars hâteront rapidement la banlieue d'Athènes. L'acropole est adossée. Nous suivons une route assez bien entretenue. Les maisons blanches sont étages se succèdent. La végétation est maigre. Une couche de poussière recouvre les feuilles et leur donne un aspect gris cendré. Nous pénétrons dans une vieille église byzantine dont le porche s'ouvre sur une jolie cour, ancien cloître avec colonnades et puits.



Port-Saïd - Le Pirée -

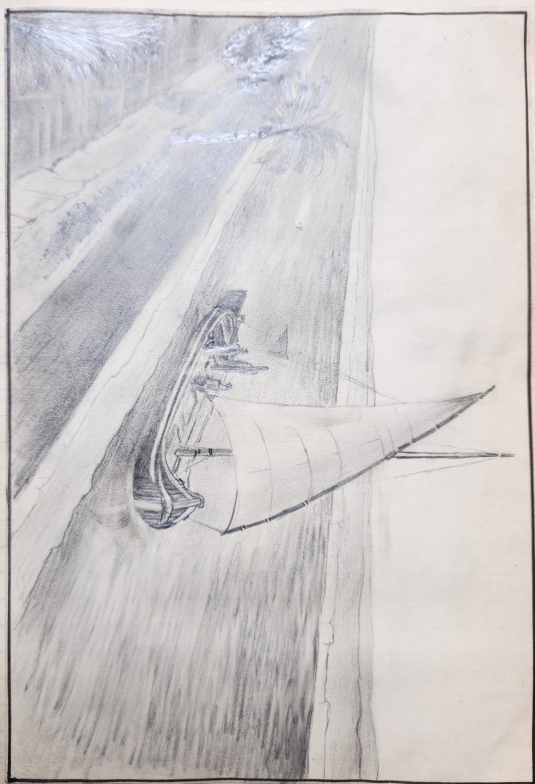
Mardi 1^{er} octobre 1952

Le brouillard est assés pour nous
mettre aux postes d'appareillage de très bonne heure.
Les "jeunes d'été" remonte au instant le canal, trouve
un emplacement favorable pour s'écarter sur place et
quitter le tunnel Port-Saïd. Les hôtels, les magasins,
se succèdent le long de la rive en une exposition
d'édifices multicolores. Voici la statue de Ferdinand
de Lesseps, toute vêtue d'or, qui monte
l'entrée du canal. Une grosse brague travaille avec
un bruit rocailleux. La ligne mince de la longue
galerie de Port-Saïd ressemble à une file de cailloux
sur la mer bleue. Nous reprenons la route "gris coque"
nous voici en mer sur la route qui par le
détroit de Suez doit nous mener au Pirée

Mardi 2 octobre 1952

Une mer d'huile, quelques maisons ; au loin les
côtes de la Grèce. Le "La Grandière" a retrouvé
notre village. Il s'en éloigne de temps à autre et
semble piquer droit sur nous après une évolution
qui trace de longues orbes blanches sur la mer.
Les D.C.A. du bord tire par rafales soudaines
au cours des exercices contre "rockets".
Il y a "ciseaux" sur la plage avant. La toile aux
fautochtones mouvant ondule sous la volée des "155"
de la tourelle avant. Les lueurs font une longue
traînée rectiligne sur la mer sous voile.

Écluse sur le canal



29

Le déjeuner à la plage se prolonge. Nous finissons
par prendre congé de nos hôtes à 18 h 00 -
Nous longeons en sens inverse le canal ; à 18 h 30
nous sommes de retour à bord pour changer de tenue
et assister à la réception sur la plage arrière, avant
notre départ -

Écluse sur le canal



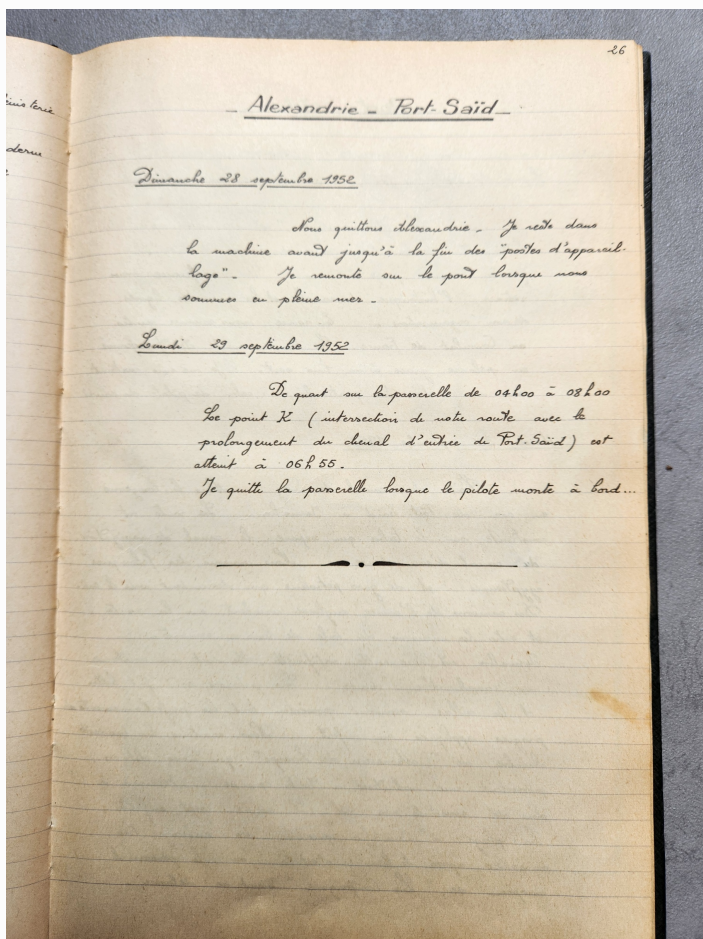
Port - Saïd

Lundi 29 septembre 1952

La "Jeune d'Étré" est amarrée près des
bâtiments de la "Compagnie du canal de Suez".
(voir croquis page 28) - Une conférence nous
rétroce l'histoire du canal et les grandes lignes
de son organisation - En soirée nous sommes invités
au Consulat de France. Le tennis avait été transformé
en pelouse grâce à un tiro vert. Je me suis instruit
sur une matière très particulière : celui de pilote du canal

Mardi 30 septembre 1952

Visite du canal de Suez - Nous le longeons
en car de Port Saïd à Damaha. La route est
construite sur le talus qui sépare le canal de navigation
du canal d'eau douce. Nous croisons des "felouques"
égyptiennes et de gros pétroliers qui descendent vers le sud.
Des camions de l'armée anglaise circulent sur la route
et entre les maisons de toile de leur campement.
Damaha est une ville artificielle, elle doit son existence
au canal d'eau douce. Les pelouses sont fort belles
et les villas semblent posséder tout les perfectionnements
progrès appliqués au confort. Nous visitons la modeste
chaudière de "Monsieur de Lescops" qui, nous dit-on,
présente une robustesse à toute épreuve. Remarqué à
la plage d'Amaha possède des ouvrages très
agréables après le bain ; c'est là où le personnel
européen de "La Compagnie" vient se détendre.



dire - On remarque surtout les pyramides de fine hébreu
 et les amas de pierres d'infirmité -
 Les uns nous ramènent dans la ville moderne
 Nos routes repartent au couvent de France : grande
 alla Blanche au milieu d'un pays -
 Il ne nous reste plus qu'à avaler
 200 kms de désert pour rentrer à bord.

(Voir un croquis de la citadelle et de la mosquée
 au page 27)

sarcophages ou au massif de Tombaekhaouy fait révé -
 L'habileté de ces anciens artisans était prodigieuse -
 Sans connaître les secrets de la perspective ils expriment
 à peu près tout ce qu'ils veulent - Les sentiments exprimés
 par ces visages de pierre, ces mosaïques, ces pierres
 d'infirmité gardent une actualité qui nous émeut -

Voici les pyramides - Elles ressemblent
 exactement aux images inoubliables que l'on a fait
 d'elles - Leur masse est si simple dans sa colossale
 majesté. Dans la paroi des chemins ou bûche
 contre les pierres vénérables - Le plateau est truffé
 de Tombaek - Les temples de granit rose s'élevaient
 dans un chaos de roches aux formes mystérieuses.
 Voici le sphinx qui se décompose peu à peu
 en strates horizontales (croquis, page 22) - Sa face
 camarde, impassible conserve pour jamais le
 souvenir des éblouissants chapitres d'histoire qui s'écrivaient
 à ses pieds -

Après le déjeuner en musique à
 l'hôtel "Héra house" nous montons à la citadelle
 du Caïre. La puissance de Saladin se montre
 par les murs épais, les grilles de fer, les
 gigantesques terrassements que cette construction
 a exigés - Tout à fait au sommet de la colline
 les coupoles de la Mosquée de Mohammed. Elle
 s'arrondissent - Nous pénétrons dans le lieu saint
 après avoir enfilé nos chaussures dans
 des espèces de petits sacs en toile - Nous jetons un
 coup d'œil circulaire à la grande cour carrée
 à colonnades - L'intérieur de la mosquée se
 présente comme une immense nef à coupole.
 Le sol est couvert de lapis - Une immense
 lustre à baïes de cristal pend du sommet du

Les enseignes de
magnifiques barques descendant vers la mer. Les que musulmans,
maîtres de la marine égyptienne, tout au moins les Vieux
se distinguent pour le voyage - tout au moins les Vieux
qui nous ont accompagné à bord ce soir.

Samé 27 septembre 1952

La Caïre à Alexandrie il y a 200 kilomètres
de désert - Sous pavillon à 16 h 00 - Les faubourgs
tristes et sales d'Alexandrie sont bientôt dépassés -
Les voitures à ânes et les groupes de femmes en
longs robes noirs se font plus rares. La route
s'efface toute droite dans le désert - Elle est
bordée de vieux bidons d'asphalte pointés en blanc.
Les dunes semblables à de la fleur de soufre se
poussent à l'horizon d'une rectitude parfaite -
Le temps à adhé un groupe d'indigènes traînant
des charrettes et dépassé - Un poste militaire nous
arrête - Dans le brouillard noir la vapeur d'huile
qui monte du sol surchauffé - Trois triangles noirs
se distinguent - les pyramides! - Mais nous obligeons
sur le sol - Les palmeraies, les champs verdoyants
se succèdent - Nous croisons des buffles gris-rouges.
Tous les faubourgs de Caïre avec leurs magnifiques
villas et leurs merveilleuses cabanes de torchis.
Nous trouvons au Caïre la même population barbare
les mêmes "faubourgs", les mêmes inscriptions arabes
sur les boutiques mitées, le même mélange de luxe
européen et d'indigence orientale qu'à Alexandrie.
Le musée des antiquités égyptiennes
est merveilleux - Il faudrait y passer des semaines
et non pas une demi-heure - Placé admettre
les vestiges d'une magnifique civilisation - Les

Le Sphinx de Gizeh



La Châtelaine du Caire



Le Sphinx de Gizeh

est reconnaissable à sa coque blanche et à sa grande cheminée jaune.

Vendredi 26 septembre 1952

En car nous faisons le tour de la ville d'Alexandrie - Voici l'avenue Fouad I^{er}, l'ancienne Farouk I^{er}, les beaux murs du palais "Ras el-Tin"; Le musée gréco-romain conserve les vestiges de la splendeur alexandrine au temps des grands savants et des grands philosophes - Nous n'avons pas le temps de nous attarder sur les sculptures magnifiques de l'époque d'Hadrien - J'admire en passant la finesse et le charme des Statuettes de "Tawra" -

Le mélange des arts égyptiens, grecs et latins est un peu déconcertant - On hésite quelquefois pour définir la "veine" d'inspiration de telle ou telle statue -

Le parc qui entoure le palais "Antoninien" est magnifique - Le mélange des arbres exotiques avec les palmiers et les colonnes des jardins à la française produit le plus heureux effet.

Et 16 h 30 la municipalité nous offre un thé au palais "Antoninien" - Le décor est magnifique. Sur des palmiers, d'énormes masques et arabesques, des tables sont disposées - Nous y prenons place en compagnie des cadets de l'Ecole Navale égyptienne - Les pâtisseries sont excellentes - Les promenades dans le parc à la nuit tombante permettent de découvrir de nouveaux mélanges de fleurs - Les colonnades blanches se colorent de violet et de pourpre - Les rizières se transforment peu à peu en bleu profond.

La réception au "Royal yacht club" d'Alexandrie est une occasion à saisir de

Jeudi 25 septembre 1952

Voici Alexandrie. Il est 08h00 ; les multiples bâtiments du port défilent à l'horizon. La jambe d'acier se présente à l'autre. Elle est bientôt entourée d'une grande quantité de petites embarcations. Ce sont des barques minuscules avec une voile tendue longitudinalement pour protéger des rayons du soleil, des petites voilières qui portent une voile triangulaire unique. Les vedettes des divers services du port, et notamment, celles de la police avec le pavillon vert au croissant et une croix blanche, nous entourent bientôt. Les chaudières des "75" s'élevant la terre effrayant un peu tout ce monde qui, pour un temps, se tient à distance respectueuse. Là-bas des éclairés rouges et des panaches de fumée précèdent les corps de canon armés par lesquels Alexandrie nous accueille.

Les installations du port défilent dans un mélange de jaune, de brun et de noir sous un ciel limpide. La manœuvre d'accostage, fait bien savoir, s'effectue sans l'aide des remorqueurs (juste un petit coup de muscule pour fuir de s'accrocher au quai).

La passerelle est à peine relée à la terre que de nombreux marchands descendent la rampe. Un service d'ordre composé de marins et d'agents de police égyptiens refuse tous les marchands.

On aperçoit au loin, près du palais de l'Université, l'embarcadere égyptienne composée presque exclusivement de fragiles de construction anglaise. Le "Hannusia" yacht de l'ex-roi Farouk I^{er}.

une demi-heure dans la cour des maîtres adossé à une colline de cheminée. Il y a "fin de nuit". Après la soumission de la "retraite" je contemple sur le passavant tabard (d'ancienne port) les trajectoires rouges des traces

Mardi 24 septembre 1952

Journée studieuse et sans histoire. Pendant la séance de gymnastique sur la plage arrière je me rends compte du manque d'élasticité de mes articulations.

Les canons se sont fait entendre aujourd'hui encore : un coup "de départ" assourdissant, un coup "d'arrivée" très faible et presque aussitôt les aboiements "se déclenchent" sur le malheureux panache de fumée qu'on doit apercevoir au loin.

Les enseignes de vaisseaux de mon port font un "cercueil" - Je contemple le "compteur" dans le halo de ma loupe pendant que les sectaires fixent Vénus, Antares et Acturus.

Bizerte - Alexandrie -Dimanche 21 septembre 1952

Cette fois je suis rangé à l'abord, sur la
plage arrière - En conséquence je ne verrai pas
défiler Bizerte sous mes yeux -
Dans mon dos une faulx me coupe, pendant
que la "jeune d'été", après s'être écartée sur
place, gagne le large.

Lundi 22 septembre 1952

Premier quart "machines" à la mer je relève
les collections I et II.

La distance est maintenant d'un bleu profond
l'horizon est très net. Vers le soir le temps se brouille
très rapidement. Nous traversons un grain. J'admire
plusieurs magnifiques éclairs dont les ramifications
sont du géométrique à l'horizon.

De 20 h à 24 h je compile les notes du "BSI"
bord; il fait très chaud, les ventilateurs tournent.
Et 23 h 30 j'ai avancé ma montre d'une heure -
Je suis de cette façon relevé de mon quart à 0 h 30.

Mardi 23 septembre 1952

Je travaille en salle de conférences; carnet de voyage
je, carnet de travaux, plans et notes sont
étendus devant moi.

Et 20 h 00 le rappel aux pots de combat
m'oblige à plonger sous le premier pont il a ne tenir

invite à en user. Personne ne se fait prier.

Jeudi 18 et vendredi 19 septembre 1952

Les "Diesel" du bord et les installations frigorifiques
n'auront bientôt plus de secret pour moi.

Samedi 20 septembre 1952

La "ville arabe" de Bizerte est décevante.

Il faudrait bien pouvoir se résigner à voir la vision
cotoyer la robe orientale sous le même "tarbouche"
et les représentants de Coca-Cola concurrencer
le marchand de limonade.

Certaines perspectives du port composent d'assez
jolis tableaux. Je ne sais à quoi attribuer
l'haléine suffocante de tous ces vieux porches.
Les gros quartiers de viande aux étals des bouchers
disposent, comme autrefois les pachas, d'un
nonchalant "flabellifère". J'écoute "les après
consommes du désert" se lever devant une tasse
de thé à la menthe.

L'industrie artisanale semble bien pauvre. Il est
vrai que Kairouan est assez éloignée de Bizerte...
et que les manufactures de la région parisienne
produisent des articles intéressants.

Dimanche 21 septembre 1952

Il faut absolument que mon courrier soit terminé
avant 15 h 30.

La lune se reflète dans les eaux calmes du quai de
Sous l'éclairage - La "lunette" semble dormir - Les bâtiments
blancs de la base aérienne se découpent sur le ciel
noir - Impression visuelle de notre premier soir
à Sousse.

Mardi 16 septembre 1952

Je ne quitte pas le bord - La journée se partage
entre les heures de "service effectif" et les heures
de "service non effectif".

Mardi 17 septembre 1952

Je participe à une réception donnée à Sousse
par Monsieur de Hauteboque, Résident général de
France en Tunisie.

Un cas de la base de Karouba nous y amène.
De Bizerte à Tunis la plaine se déroule - Les champs
jaunes se succèdent avec monotonie - Nous abordons
Tunis vers 18 h 00 - J'ai gardé la vision fugitive
de beaux parcs ombragés qu'encerclent de grandes
bâtiments blancs d'une époque de style "néo-mauresque".

Le palais de la Résidence est agréable.
On y respire, comme dans la plupart des vieilles
maisons orientales (ou semi-orientales), une atmosphère
à la fois de ténacité et d'intimité "confortable".

Il y a les inévitables lanternes colées dans le parc
et la non moins inévitable fontaine octogonale.

L'accueil est simple et charmant - Nous
dînons dans un "patis" carré orné de colonnettes
châssées le Résident a l'amabilité de nous faire
les honneurs de sa précieuse patisserie. Il nous

basé à Bizerte, prend contact avec nous.

Les heures de la nuit s'écoulent dans la chaleur
moite d'un air confiné, malgré le fonctionnement
sourd des ventilateurs d'aération - Pas moyen de
trouver la sommeil.

Bizerte

Lundi 15 septembre 1952

Je reconnais au loin la plage de la Corniche.

J'arrive la tête du port de Bizerte - Rouge
à bâbord arrive je ne vois rien de la ville.

Il y a peu d'animation au long des quais -
De minuscules embarcations montées par de
jeunes indigènes se détachent cependant de la

rive du canal et viennent couper notre sillage
presque au l'arrivée - Heureusement que le
remous des hélices à "vingt tours" est peu
important.

Nous voici amarrés à Karouba.

Le quai a la forme d'un trapèze. La "jeune s'it"
adossée à deux charbonnières occupe la grande
base et la "La Grandie" l'un des côtés.

Les cérémonies de l'arrivée sont terminées :
le salut à la terre, la parade des uniformes
blancs à l'avant et à l'arrière, le sifflement
des "vaupires" de Sidi Ahmed, les évolutions
de l'hydravion Dornier avec son photographe
penché hors de la cabine - Les automobiles
des autorités ont quitté la coupe du Commandant.

maisons blanches de Tanger (croquis page 10)
Je passe à babord pour voir, dans une arête de nuages
blancs les deux cornes dressées du rocher de Gibraltar.
(croquis page 9) - La ville monte à l'assaut de la falaise.
et la jumelle on distingue des bâtiments tracés en béton -
On imagine la cité troglodyte d'après les débouchés de
souterrains. Sans conversation avec la citadelle par des
alignements de projecteurs.

Samedi 13 septembre 1952

Il fait une chaleur lourde - La tenue 8 est prescrite à
bord (chemise et pantalon gris-copie) - Nous croisons
de nombreux pétroliers revenant d'Haïffa, de Tripoli
ou de Koweït - Leur pont est presque au ras de l'eau.
Après de longues "alertes aériennes" pour rien évidemment -
au ras de l'eau une escadille de chasseurs force
sur notre croiseur - Bien entendu ils ont le soleil
derrière eux. On ne les distingue bien que lorsque leur
ventre noir et leurs ailes courtes passent, dans un grondement
muet, à quelques mètres de nos cheminées -
On voit les courbes tricolores et les grosses lunettes des
pilotes.

Dimanche 14 septembre 1952

Evénements de fin de nuit sur l'air plat - Les
clous résonnent - Les globes électriques de notre pont
nous donnent quelques inquiétudes - La "Jeune d'Ivoire"
se fâche - Un gros pétrolier norvégien qui passe
très près n'a pas l'air impressionné.
et la nuit tombée il faut masquer les feux
et éviter que la "Lancière", petit bâtiment d'escorte

- Brest - Bizerte -

Mardi 10 septembre 1952

De quatre au "PC transmissions" de 08h00 à
12h00 - Des messages ne passent entre les doigts - Des timoniers
entrent et sortent - La "Jeune d'Ivoire" s'entretient
familièrement avec la "La Granchère" qui a des ennemis
de machines - Rien de grave -

De 20h00 à 24h00 je me penche sur la table
de navigation du CI. Les côtes d'Espagne, en vert fluorescent
défilent lentement sur l'écran "RADAR"

et 22h00 nous croisons au large du cap Finistère
L'étrave court, avec un léger froissement, dans
l'écume argentée -

et 24h00 le cap Cornubedo est dépassé

Jeudi 11 septembre 1952

La côte du Portugal défile à babord dans un
halo bleu - avec Robert Girard, l'autre ingénieur
mécanicien de mon pont, je relie tous les circuits des
groupes électrogènes du bord

Des manœuvres noires au vent jeune sautent
dans l'eau bleue.

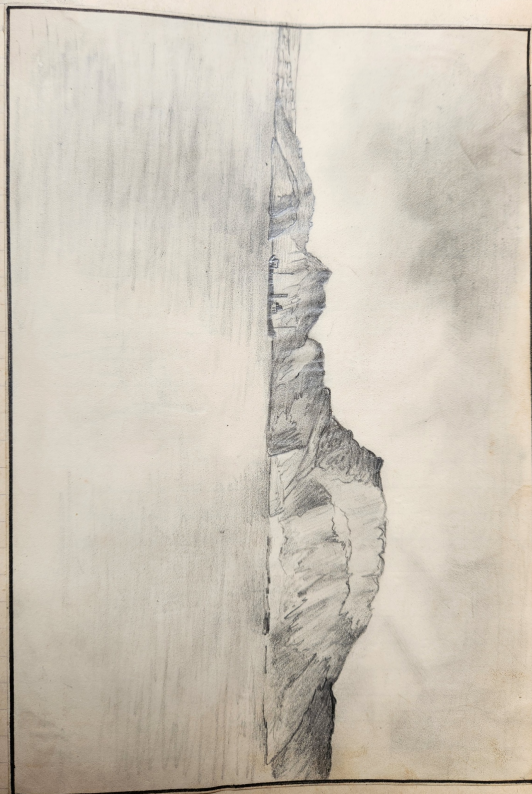
Vendredi 12 septembre 1952

La côte apparaît à tribord, déshabillée,
avec des falaises qui tombent toutes droites dans la mer.
C'est le Maroc espagnol - Dans le lointain voici les

Le phase du Portier, le phase du Petit-Minon défilent sur
 l'écran - En sortant du goulet la mer se creuse et le bateau roule
 et 19h00 nous nous mettons à table, certains usages sont
 pûles - La hâte et courante respirations du navire dans
 la houle vient de commencer - Le souper est bon, chacun
 surveille son couvert ; on serre l'ouïe, roule et va se biser
 contre un placard....

Les "araignées" du bœuf gémissent au balancement du roulis,
 un rayon de lune filée dans le poste ..

Sous sommiers au route



La côte aux environs de Tanger



après l'inspection des élèves, de l'équipage et du bâtiment
 vient le discours du ministre qui nous raconte au
 "garde à vous" - Monsieur Gavini fait des gestes sous
 les robes des deux 155 de la tourelle arrière
 pendant que la fine pluie bretonne se manifeste.
 Les autorités disparaissent ensuite en direction
 du salon du commandant ; nous rouspions les coups
 sur nos postes où nous avons l'agréable surprise
 de voir le couvert dressé pour le déjeuner
 Le ministre quitte le bord à 14h00
 debout dans sa vedette qui se balance au loin
 il reçoit les honneurs de la "Joconde d'été" : dix neuf
 coups de canon. La fumée grise vient tournoyer
 autour du pavillon national déployé à l'arrière -
 Les sonneries en route - Les remorqueurs actionnent leur
 sirène pour nous souhaiter bon voyage ; un paquet de
 fumée s'étend sur la rade juste à l'endroit d'où
 nous venons de Virer au canon - Un remorqueur
 gris, chargé de grappes humaines multicolores,
 s'apprête à nous suivre après avoir longtemps tourné
 autour de nous - C'est le "remorqueur des familles"
 Il croise très près de nous, chacune reconnaît ses
 proches à un signe : "J'ai un manteau rouge,
 j'agiterai un mouchoir jaune" - Comme un
 chien fidèle qui voit le maître aller s'abîmer le
 remorqueur nous fait fête ; il coupe notre sillage,
 gracieuse courbe flèche qui traverse l'éclaboussure de la jete,
 et tangue durement - Des cygniques essayent de distinguer
 à son bord les premières atteintes du mal de mer ...
 Il perd du terrain - Il est mainte-
 nant sur notre gauche tribord - Un dernier coup
 de sirène, un dernier envol de mouchoirs et le
 remorqueur s'inclue pour amorcer son demi-tour.

et 11h30 deux vedettes blanches, l'une suivant l'autre, détachées de la Fairfield et s'approchant de la coupe tirée à l'ancre. Chacune porte un drapeau tricolore déployé. La première porte 443. Cassini secrétaire d'Etat à la Marine. Il monte à bord suivi de toute sa suite. Les listes des personnalités ont été indiquées dans l'article de journal ci-dessous.

[illegible]

Mardi 9 septembre

Le "bureau" recueille nos enthousiasmes dans le haut - parlons du poste dès sept heures du matin -
Glaçon se dispute l'eau rare des lavabos - Les métellots "maîtres d'hôtel" chargés de notre service font disparaître les hausses et disposent, avec une grande discrétion, la table pour le petit déjeuner - Par la porte ouverte je contemple le spectacle de la rade, abri du port de Brest - La "jeune d'otie" n'est plus ancrée au quai de la Penfeld mais elle est retenue à son coffre par la moussou - Elle tourne lentement - Ses larges flancs sont pourvus par les courants - L'épargement de ses superstructures donne de la prise au vent du matin -

Je vois defiler au delà du hastingage, dans un
lent tour d'horizon, les rives de la rade abri.
L'ouverture de la Penfoll encombrée de remorqueurs, le
vieux chateau connu de son sémaphore, la carcasse
remplie de "Coutume", l'ouverture sur la rade entre
le feu vert et le feu rouge avec dans l'obscurité

permissif, passé, monter ses caisses à bord, se familiariser avec l'organisation intérieure des bureaux.

Le pont 3 est au la deuxième pont à tribord. Comme tous les ponts réservés aux officiers élites il est propre, d'aspect agréable même, avec ses surfaces polies de bleu, sa longue table au tapis bleu, ses buffets de bois vernis.

Le fignolage est de bon augure... Une rapide vérification... Il marche!

Je parcours la "rue de Siam" il y règne une grande agitation. La salle de conférence me surprend un peu. Elle est d'une fort belle tenue. Il est vrai que nous sommes nombreux...

Encore huit jours de préparation et les affaires rangées, les nouvelles habitudes prises, les programmes d'étude mis au point, chacun verra s'éloigner les côtes bretonnes avec l'espoir de les retrouver dans sept mois le cœur riche de souvenirs et le cerveau plein d'enseignement.

Preface

Lundi 1^{er} septembre 1952

Le croiseur Ecole d'application "Jeanne d'Arc" est amarré sur la rive droite de la Tafulat, un peu en amont du pont Gueydon, dans l'arsenal de Brest. Et son bord, et sur le quai auquel il est relié par une lourde passerelle en bois, règne une agitation fiévreuse. Des ouvriers transportent des planches, des paquets de cordages, des pots de peinture. Des matelots font la navette entre le navire et la terre pour embarquer des caisses de vivres frais. De nombreux "enseignes de vaisseau élites" reconnaissables à leur mise soignée aussi bien qu'à leur galon d'or font tout va-et-vient de la future croisière dans des groupes fâtes animés. La "Jeanne d'Arc" n'a pas encore fini de revêtir sa nouvelle lince de peinture blanche; de larges couilles de minime sont encore visibles sur sa coque; les zébrures d'anciens accostages ne sont pas effacées. Dans quelques jours tout cela aura disparu. Mais telle qu'elle se présente maintenant la "Jeanne d'Arc" a cependant bonne allure grâce à l'élégance de sa coque et à l'heureuse distribution des masses de ses superstructures. Mais il ne s'agit pas de contempler. Il faut surer des mâts, s'informer de l'heureux déroulement de la

