

# La livraison du *Liomaran* : récit d'une traversée de Honiara à Yap en 1975

Mike McCoy<sup>1</sup>

*En octobre 1973, la Division ressources marines du Territoire sous tutelle des îles du Pacifique ouvrit pour la première fois un bureau dans le district de Yap et créa le poste de Responsable des pêches, auquel je fus recruté, avec cependant des moyens très limités. Pour y remédier, le Congrès de Micronésie débloqua une subvention pour l'acquisition d'un navire de recherche halieutique destiné à étudier les ressources démersales des îles périphériques du district, qui s'étendaient sur plus de 600 milles marins à l'est de Yap. Entre 1974 et 1977, l'acquisition, la livraison et l'exploitation du navire constituèrent la mission essentielle du tout nouveau bureau des ressources marines de Yap et de son seul et unique Responsable des pêches.*

Au début et au milieu des années 1970, en dehors de Palau, le développement de la pêche dans le Territoire sous tutelle ne constituait pas une priorité. Le peu d'intérêt suscité par la pêche concernait alors les ressources démersales, et en particulier les poissons de fond. On ne disposait que d'informations limitées sur les ressources thonières, à l'exception des stocks de bonite de Palau ciblés par des canneurs basés à Koror et appartenant à la société américaine Van Camp<sup>2</sup>. Si peu d'enquêtes avaient été réalisées sur les ressources halieutiques des îles et des atolls du district de Yap après la Seconde Guerre mondiale, on savait qu'avant la guerre, les canneurs japonais ne pêchaient pas aux alentours des îles Carolines, situées au centre de la zone, et l'on estimait donc (à juste titre) que les ressources en appâts vivants étaient insuffisantes pour permettre le développement d'un secteur de la pêche semblable à celui de Palau.

Certaines mesures furent prises à Chuuk (Truk) par le Territoire sous tutelle pour relancer la pêche à la canne qui avait été pratiquée par les Japonais avant la Seconde Guerre mondiale, mais les autorités n'envisagèrent pas un seul instant de développer une pêche thonière palangrière locale. On connaissait très mal cette pêcherie, peu visible sauf dans les rares occasions où un palangrier japonais était contraint de faire une escale d'urgence dans un port du Territoire sous tutelle<sup>3</sup>. En outre, à l'époque, on ignorait tout de l'étendue des activités des flottilles étrangères pratiquant la pêche thonière sur le Territoire, ou des marchés existants pour les prises des palangriers. Tout ceci changea en 1979 quand les États fédérés de Micronésie étendirent leur zone de pêche à 200 milles marins et prirent le contrôle de leurs ressources halieutiques.

Il fallait donc trouver un chantier naval capable de construire un bateau adapté à la pêche démersale ; après d'intenses recherches, il fut décidé de confier à la société *Honiara Shipyard and Marina Co Ltd* le soin de construire un navire en ferrociment de 16,2 mètres, équipé de deux moteurs diesel, d'une cale à poissons de 25 m<sup>3</sup> et d'un congélateur à air pulsé. Les travaux débutèrent à la fin 1974 sur le chantier naval de la société à Ranadi, dans ce qui était alors le Protectorat britannique des

Îles Salomon. Le bateau fut baptisé *Liomaran*, du nom de la déesse qui, selon la mythologie, créa les îles périphériques de Micronésie en lançant des pierres dans la mer depuis Yap.

Les travaux avançaient lentement et le lancement initialement prévu pour le deuxième trimestre de 1975 fut repoussé à de nombreuses reprises. En juin 1975, enfin, accompagné des quatre hommes de l'île de Satawal avec qui j'allais assurer la livraison, je rejoignis Honiara par avion depuis Yap, en passant par Guam, Majuro et Nauru. À chaque escale, il fallut amadouer, implorer et supplier la compagnie aérienne concernée, pour qu'on nous autorise à embarquer les nombreuses et imposantes caisses chargées d'équipement qui nous accompagnaient. Fort heureusement, les agents des compagnies aériennes se montrèrent compréhensifs et tous nos bagages arrivèrent sans encombre à Honiara. Ce soulagement vira bientôt à la déception quand il fallut constater que le bateau était loin d'être prêt : le dispositif de réfrigération, les systèmes électroniques et les éléments de fixation sur le pont n'avaient pas été installés et d'autres éléments tels que la cale à poissons et les espaces intérieurs n'étaient pas encore terminés.

Notre budget très limité ne nous permettait pas de séjourner à l'hôtel. Après une brève recherche, mon équipage et moi-même installâmes nos matelas, nos moustiquaires et un petit réchaud à kérosène dans un bateau en ferrociment à moitié construit et abandonné sur le front de mer de Ranadi, à proximité du chantier naval. Nous nous lavions dans la mer et le marché central d'Honiara devint notre principale source d'approvisionnement au cours des trois mois suivants. Chaque jour nous allions donner un coup de main aux ouvriers du chantier naval, espérant ainsi accélérer la construction du bateau.

Dewey Huffer, capitaine chevronné à la retraite, avait été recruté depuis Guam pour assurer le voyage de livraison. Il arriva bientôt à Honiara, pensant pouvoir réaliser des essais en mer. Constatant que c'était impossible, et refusant tout net de dormir dans un bateau abandonné sur la plage, il exigea d'être logé à l'Hôtel Honiara jusqu'à ce que le bateau soit prêt à appareiller, ce qui greva encore davantage notre maigre budget.

<sup>1</sup> Consultant halieute – Gillett, Preston and Associates. Courriel : mmc@aloha.netet

<sup>2</sup> Les sociétés étrangères, dont les entreprises de pêche japonaises, n'étaient pas autorisées à opérer dans le Territoire sous tutelle à l'époque.

<sup>3</sup> Il s'agissait de vieux bateaux en bois qui utilisaient de la glace pour conserver le poisson et qui ne ressemblaient en rien aux palangriers en fibre de verre ou en acier élégants, immaculés et modernes qui caractérisèrent plus tard la flottille japonaise.



Le *Liomaran*, bateau de pêche en ferrociment de 16,2 mètres construit en 1974 pour le bureau du district de Yap de la Division ressources marines du Territoire sous tutelle, lors d'essais en mer à Tulagi, aux Îles Salomon (photo : M. McCoy).

Lors de sa première visite sur le chantier naval, notre nouveau capitaine remarqua le gros fauteuil matelassé installé sur un socle juste derrière la barre. Il ordonna qu'on l'enlève immédiatement, ce qui ne manqua pas de me contrarier, non seulement parce que l'achat de ce fauteuil et son expédition aux Îles Salomon avaient coûté très cher, mais aussi parce que j'avais pensé garantir ainsi le confort du barreur pour le long voyage de retour à Yap. Le capitaine m'expliqua patiemment que le barreur se tiendrait debout et que, d'après son expérience, on n'avait jamais vu personne s'endormir debout à la barre. Il insista également pour qu'un porte-voix relié à la passerelle supérieure soit éloigné du gouvernail, pour éviter que le barreur n'y appuie son avant-bras et ne perde sa concentration.

Je me trouvai quant à moi confronté à un autre problème : l'ingénieur du service des travaux publics de Yap qui s'était porté volontaire pour participer à la livraison du bateau avait changé d'avis à la dernière minute, ce qui signifiait que le bateau se retrouvait sans mécanicien. Il fallut donc se mettre à la recherche à Honiara d'un Salomonais qualifié pouvant le remplacer. C'est ainsi que l'on finit par recruter Nepia « Bia » Leve, originaire de Munda, dans la Province occidentale des Îles Salomon. Il fut plus tard rejoint par un autre de ses compatriotes, le jeune Mathew Peroqolo, originaire de la côte au vent de Guadalcanal, qui travaillait comme homme à tout faire pour la société chargée d'installer le moteur et avait sympathisé avec l'équipage micronésien. Notre budget ne nous permettait pas de rémunérer un membre d'équipage supplémentaire, mais Mathew avait tellement envie de voir du pays qu'il offrit de travailler bénévolement pour payer sa traversée jusqu'à Yap, afin de découvrir d'autres régions du Pacifique.

Alors que la construction et l'armement du bateau progressaient, je passai une soirée avec le propriétaire du chantier naval au club nautique d'Honiara à discuter des travaux restant à

effectuer. Il fallait encore installer un petit réservoir d'eau de 150 à 200 litres sur le rouf pour pouvoir pomper manuellement de l'eau douce à partir de la citerne principale située dans la coque. Nous nous étions mis d'accord sur un réservoir en contreplaqué recouvert de fibre de verre, mais alors que nous sortions du club, le propriétaire du chantier naval remarqua une rangée de barils de bière vides en aluminium, empilés à l'arrière du bâtiment. Il s'empressa de jeter l'un des tonnelets à l'arrière de son camion pour le transporter jusqu'au chantier naval où il se transforma bien vite en réservoir d'eau. Une fois installé, le réservoir resta couvert d'une bâche jusqu'au départ, pour éviter toute question gênante sur son origine.

Début septembre 1975, toutes les pièces du puzzle étaient enfin en place : un capitaine, un équipage, un mécanicien et un bateau prêt à être lancé. Si le bateau était bien posé sur un berceau, il se trouvait dans un hangar situé à environ 80 mètres de la mer. Les explications qu'on me donna sur l'organisation du lancement s'ajoutèrent à ma longue liste de préoccupations. Je voyais déjà le projet s'effondrer avant même que le navire ne soit mis à l'eau.

Or, c'est justement ce que le propriétaire du chantier naval avait prévu pour la mise à l'eau. Son plan consistait à poser des rails parallèles pour mener le bateau posé sur son berceau depuis le hangar jusqu'à la laisse de haute mer. On empila donc des fûts de 170 litres remplis de pierres sous l'eau, dans le prolongement des rails. Après le passage du bateau sur son berceau au-dessus des rails et des fûts, l'idée était que ces derniers s'affaissent et qu'il y ait alors suffisamment d'eau sous la quille pour que le bateau se mette à flotter. Le moment venu, un bulldozer poussa le bateau sur son berceau le long des rails, où il prit de la vitesse jusqu'à ce qu'il atteigne l'eau, poupe en avant, puis interrompe un instant sa course, avant de dériver sans encombre, s'éloignant du berceau désormais partiellement submergé. Le spectacle



Lancement du *Liomaran*, septembre 1975 (photo : M. McCoy).

d'une mise à l'eau menée de cette manière est à déconseiller aux âmes sensibles. Au bout du compte, toutefois, le lancement se déroula comme prévu et sans incident.

Après une excursion d'une journée à Tulagi et des essais en mer, s'ouvrit un nouveau chapitre de cette aventure, avec une traversée de quatre jours de Honiara à Rabaul. Le *Liomaran* quitta Honiara avec à son bord une petite cargaison de bœuf local (entreposé congelé dans la cale à poissons), du bois d'œuvre empilé sur le pont pour la construction des casiers et des étagères dans la cale (qui n'étaient pas terminés), plusieurs chaises en rotin à monter sur le pont en cas de beau temps et un volume considérable de tabac à mâcher des Îles Salomon qu'il était prévu de vendre à Yap pour contribuer au remboursement des dépenses occasionnées par la livraison du bateau.

Alors que le *Liomaran* s'éloignait du quai principal de Point Cruz, on enleva la bâche qui recouvrait le tonnelet de bière, sous les hurras du propriétaire du chantier naval et de ses ouvriers venus assister au départ. Au cours des quatre jours suivants, la mer fut calme et le moral excellent à bord. Et quand le premier poisson ramené à bord avec la ligne de traîne située à l'arrière fut un marlin d'un poids estimé à 90 kg, tous y virent un signe de bon augure.

Le *Liomaran* arriva à Rabau au lever du jour le 17 septembre 1975 et accosta au quai Burns Philp. C'était le lendemain de la proclamation de l'indépendance de la Papouasie-Nouvelle-Guinée et tout indiquait qu'il y avait eu une grande fête en ville la veille et le soir précédent, car il n'y avait pas âme qui vive dans les rues. Les appels radio au capitaine du port restèrent sans

réponse et l'agent du quai Burns Philp, qui avait été informé à l'avance de notre arrivée, brillait par son absence. Le capitaine avait donné pour consigne de hisser le pavillon jaune de quarantaine, et s'attendait à ce que les autorités du port nous autorisent bien vite à débarquer. Emporté par mon enthousiasme, j'estimais que le *Liomaran* devait, comme tout autre grand navire, hisser également un pavillon de courtoisie de Papouasie-Nouvelle-Guinée même si je n'avais pas la moindre idée de l'apparence du drapeau de la toute jeune nation.

À bord du *Liomaran*, le moment vint de faire le point sur la situation. Tout comme moi, le capitaine souhaitait procéder le plus rapidement possible aux opérations d'approvisionnement et d'avitaillement. Mathew, le jeune Salomonais, se porta volontaire pour partir à la recherche de l'agent maritime ou de toute personne investie d'une fonction officielle quelconque. Il revint au bout d'une heure environ, déclarant qu'il n'avait vu personne en ville, mais muni d'un grand drapeau de Papouasie-Nouvelle-Guinée en plastique. Interrogé sur sa provenance, il expliqua qu'il y en avait des centaines, accrochés aux réverbères partout en ville et qu'il lui avait suffi de grimper pour se servir.

Au bout d'un certain temps, l'agent maritime fit son apparition et le reste de la ville sortit de ce qui ressemblait fort à une gigantesque gueule de bois collective et les opérations d'approvisionnement et d'avitaillement purent commencer. On se rendit à plusieurs reprises sur l'extraordinaire marché de la péninsule de Gazelle pour y acheter des produits frais et l'équipage prit le temps de visiter ce qui était alors une très jolie ville.





De gauche à droite : Edward Olakiman, originaire de Satawal, et Mike McCoy avec le tout premier poisson pêché à bord du *Liomaran*, un marlin de 90 kilos.

Notre séjour à Rabaul ne fut gâché que par un seul incident, lors de notre visite au club nautique local pour lequel l'agent maritime nous avait procuré des laissez-passer. Après avoir récupéré des provisions un peu partout en ville dans une chaleur étouffante, mon équipage micronésien et moi-même décidâmes de boire une bière au club sur le chemin du retour vers le port. Nous nous assîmes à une table, passâmes commande, mais je fus le seul à être servi. N'ayant jamais rien vécu de tel, les Micronésiens étaient persuadés que le garçon serait bientôt de retour avec leurs consommations. Il devint assez vite manifeste que ce ne serait pas le cas. Je ne touchai pas à ma bière et quittai l'établissement avec mon équipage, en leur expliquant qu'à mon avis, ce type de comportement ne persisterait pas très longtemps dans une Papouasie-Nouvelle-Guinée indépendante.

L'activité économique de la région de Rabaul étant basée sur les plantations, on trouvait dans le port de nombreux chantiers navals, des ateliers de réparation mécanique et électrique, ainsi que des revendeurs de moteurs et d'équipement industriel

répondant aux besoins d'un commerce maritime inter-îles très dynamique, ainsi qu'à ceux des plantations. De fait, il y avait à l'époque à Rabaul à peu près tout ce qu'il fallait pour la maintenance ou la réparation de petits bateaux tels que le *Liomaran*, ce qui se révéla bientôt être une bonne chose.

Dans la soirée, le *Liomaran* quitta le port de Rabaul en direction de Chuuk et dépassa les îles du Duc de York avant le coucher du soleil. Au cours de la nuit, le bateau rencontra une mer contraire, premier véritable épisode de gros temps du voyage. Alors que le bateau roulait, une explosion retentit, et des éclairs et de la fumée apparurent dans la salle des machines. Tous les équipements électroniques et les éclairages s'éteignirent, mais aucun incendie ne se déclencha. Le capitaine réagit rapidement et résolument, et envoya le mécanicien muni d'une lampe torche inspecter la salle des machines. Il ordonna aux autres membres de l'équipage d'allumer les lampes à pétrole que l'on avait eu la bonne idée d'embarquer en quittant le bateau abandonné où nous avons pris nos quartiers à Honiara. On

accrocha les lampes au mât et une lampe torche fut fixée au-dessus du compas. Le bateau prit lentement le chemin du retour vers Rabaul, dans l'obscurité et sans radar, et nous attendîmes le lever du jour avant d'entrer dans le port.

L'inspection de la salle des machines révéla que les caisses contenant toutes les grandes batteries de démarrage et de service avaient glissé de leurs étagères et court-circuité tous les alternateurs (deux sur chaque moteur) et le panneau de commande électrique. Nous avions eu beaucoup de chance qu'un incendie électrique ne se soit pas déclenché. Les caisses contenant les batteries avaient été placées dans des cadres en cornières en fer bien au-dessus du fond de cale, mais les ouvriers du chantier naval avaient omis de les souder aux pièces de sustentation. On prit contact avec un expert maritime de la société Lloyd pour inventorier les dégâts et on embaucha un électricien pour réparer le système électrique. Le budget alloué à la livraison du bateau, déjà grevé par d'autres aléas, avait été entièrement épuisé au cours de la première escale à Rabaul, mais l'agent accepta d'avancer l'argent nécessaire sans exiger d'acompte. J'envoyais chaque jour anxieusement des télex au siège du service des ressources marines à Saipan, expliquant la situation et demandant l'envoi de fonds additionnels.

Après trois semaines de séjour supplémentaire à Rabaul, le temps d'achever les réparations et de recevoir les fonds pour payer l'agent maritime, le *Liomaran* appareilla enfin de nouveau pour Chuuk. Ce fut une traversée de quatre jours sans histoires, mais à l'arrivée à Chuuk, le capitaine donna sa démission et repartit pour Guam. Il expliqua que le voyage avait duré beaucoup plus longtemps qu'il ne l'avait escompté et que puisque nous nous trouvions désormais en toute sécurité dans le Territoire sous tutelle, nous n'aurions aucun mal à recruter un autre capitaine pour parcourir les 700 milles nous séparant encore de Yap. Si je m'étais certes exercé à la navigation astronomique pendant le voyage sous la tutelle du capitaine, je n'avais cependant pas les qualifications requises pour prendre le commandement du bateau.

Il fallut donc se mettre à nouveau en chasse, cette fois pour trouver un capitaine détenteur d'un brevet et capable de conduire le *Liomaran* jusqu'à sa destination finale. Or, les gens de mer qualifiés ne se bouscuaient pas à Chuuk et la seule personne disponible n'avait qu'un brevet de second et était sans emploi à cause d'un différend ou d'une infraction à la réglementation nationale. Je ne parvins jamais à découvrir ce qu'il en était vraiment, mais comme nous étions désormais à portée du système de navigation Loran de Guam, je me rassurai en me disant que nous pouvions au moins compter sur une assistance en cas de problème de navigation.

Après deux nouvelles semaines à Chuuk à attendre le retour du beau temps et à réparer des pannes électriques récurrentes, le *Liomaran* appareilla enfin pour Yap. Notre première escale était l'atoll de Pollap (Pulap) à quelque 120 milles marins à l'ouest de Chuuk. Le lagon de Pollap est un mouillage exposé puisqu'il est ouvert sur la mer d'un côté. Un navire du Territoire sous tutelle en visite de service sur l'île y était déjà ancré et j'appelai son capitaine à la radio. Il m'informa que selon le dernier bulletin météo, une tempête se préparait dans la zone ; compte tenu du gabarit de notre bateau, il me conseilla vivement de trouver refuge ailleurs ou de tenter de regagner Chuuk.

Il n'était pas question de repartir en direction du mauvais temps, pas plus que de rester à Pollap. La seule solution envisageable était de gagner l'atoll de Puluwat (Polowat) à environ 30 milles de distance, mais on pouvait voir sur la carte que sa passe était très étroite et il n'était pas certain que le *Liomaran* pût s'y glisser. Toutefois, comme il n'y avait pas d'autre possibilité, on mit le cap sur Puluwat. Alors que le *Liomaran* se mettait en route, le mécanicien sortit de la salle des machines l'air préoccupé et annonça que le tuyau hydraulique d'un des réducteurs fuyait et qu'il n'avait pas de pièce de rechange. Il fallut éteindre le moteur et au lieu de filer vers Puluwat pour tenter de s'y abriter, le *Liomaran* se traîna sur un seul moteur à une vitesse d'environ quatre nœuds tandis que le nouveau capitaine, l'équipage et moi-même sentions le vent se renforcer et regardions les nuages noirs s'accumuler à l'horizon.

Quand Puluwat apparut au loin, je redemandai au nouveau capitaine si le bateau pourrait traverser la passe. Il louvoya, me répondant qu'il n'en était pas sûr, mais ne sembla globalement pas très optimiste sur nos chances de nous en sortir. Je demandai alors aux hommes d'équipage, qui étaient originaires de Satawal, si l'un d'entre eux s'était déjà rendu à Puluwat et, dans ce cas, ce qu'il pensait de nos chances de traverser la passe. L'un d'entre eux répondit qu'il avait visité l'atoll une fois et que selon lui, notre bateau pourrait passer.

Arrivés au niveau de l'étroite passe juste avant la tombée du jour, on envoya celui qui disait être déjà venu à Puluwat sur la passerelle supérieure pour guider le bateau propulsé désormais par un seul moteur à travers la passe. Balloté par le vent, le bateau réussit à traverser la passe, les patates de corail affleurant à la surface clairement visibles à quelques centimètres des deux flancs de la coque. Au bout de longues minutes d'angoisse, le *Liomaran* pénétra indemne dans le lagon. Une fois le bateau ancré en toute sécurité, le barreur déclara qu'il voulait descendre à terre pour rendre visite à des membres de sa famille qu'il n'avait pas vus depuis plus de 15 ans. Compte tenu de son âge actuel, je lui demandai, interloqué, quand exactement il était venu à Puluwat et avait pu se familiariser avec la passe. Il me répondit avec une certaine nonchalance qu'il avait 8 ans lors de sa seule visite, effectuée avec son père en pirogue depuis Satawal.

Le reste de l'équipage micronésien et le nouveau capitaine demandèrent également l'autorisation de débarquer et ils disparurent pendant une semaine, alors que la tempête tropicale se transformait en typhon et se déchainait à l'extérieur du récif. Je restai à bord avec les deux Salomonais, et le mécanicien parvint à réparer la fuite du tuyau hydraulique, ce qui nous permit d'utiliser les deux moteurs pour le reste de la traversée.

Le typhon s'éloigna enfin vers l'ouest, mais de grosses vagues continuèrent à s'abattre sur l'entrée du lagon pendant plus d'une semaine. Le *Liomaran* traversa enfin la passe à marée haute et prit la direction de Yap, en faisant plusieurs escales en chemin. Trois des hommes d'équipage en profitèrent pour regagner leur île d'origine et ne finirent pas la traversée. Nous pûmes constater les dégâts provoqués par la furie du typhon sur plusieurs des îles visitées où le *Liomaran* était souvent le premier bateau à accoster après la tempête. Nous prélevâmes du riz et d'autres provisions pour les habitants sur nos réserves limitées.





Atoll de Polowat (ou Puluwat). L'étroite passe permettant de pénétrer dans le lagon se situe à l'extrémité droite d'une passe apparemment assez large, du côté des vagues déferlantes. Toutefois, la partie la plus éprouvante de cet épisode pour l'équipage du *Liomaran* fut le moment où le bateau se faufila dans le lagon intérieur de Polowat, entre la côte de l'île et la barre de sable (image : ©Google Earth – <https://www.google.com/intl/en/earth/>).

Le *Liomaran* arriva enfin à Yap le 7 décembre 1975, près de trois mois après avoir quitté Honiara. Le capitaine regagna Chuuk et on engagea un nouvel équipage micronésien, mais les Salomonais n'étaient pas pressés de rentrer chez eux<sup>4</sup>. Je me rendis à Guam pour passer mon examen de licence des Garde-côtes américains et obtenir mon brevet de capitaine délivré par le Territoire sous tutelle. Les opérations de pêche débutèrent à la fin du mois de janvier 1976 sous les auspices du Service de la pêche de Yap nouvellement constitué et, à la fin de l'année, on recruta un Micronésien pour prendre le commandement du bateau<sup>5</sup>.

Je suis reconnaissant à mes supérieurs de la confiance dont ils me témoignèrent ainsi il y a 40 ans, confiant ce projet au Responsable des pêches néophyte que j'étais à l'époque. J'en tirai des enseignements précieux que je mis en pratique plus tard dans ma carrière à Pohnpei, au Samoa et ailleurs en Océanie. J'espère qu'aujourd'hui encore, on donne aux jeunes fonctionnaires des pêches de multiples occasions de faire la preuve de leur sens des responsabilités, de leur capacité d'adaptation et de leur volonté d'apprendre. Cela ne peut que leur être utile sur le plan personnel, tout en bénéficiant aux pays qu'ils servent.

<sup>4</sup> Mathew est resté à Yap. Il a appris la langue vernaculaire, s'est marié, a élevé une famille et a travaillé pendant de nombreuses années à la centrale électrique de l'île. Il est maintenant à la retraite et beaucoup pensent qu'il est originaire de Yap et ignorent la façon dont il est arrivé sur l'île. Nepia Leve est retourné aux Îles Salomon en 1977 où il a occupé plusieurs postes de mécanicien à terre jusqu'à son décès lors d'une mission sur les îles Shortland. Les membres de sa famille à Honiara rapportent qu'il parlait souvent de son expérience à Yap, certains de ces récits, dont celui d'une traversée sur le *Liomaran* vers la Californie, témoignant d'une imagination débordante.

<sup>5</sup> La première année d'exploitation du bateau et le détail de ses caractéristiques et de ses équipements ont fait l'objet d'une communication présentée lors de la Neuvième Conférence technique régionale sur les pêches de la CPS en janvier 1977, que l'on peut consulter sur le site de la Bibliothèque numérique de la CPS : <http://www.spc.int/Digital Library/Doc/FAME/Meetings/RTMF/9/WP32.pdf>.

© Copyright Communauté du Pacifique (CPS), 2017

Tous droits réservés de reproduction ou de traduction à des fins commerciales lucratives sous quelque forme. La Communauté du Pacifique autorise la reproduction ou la traduction partielle de ce document à des fins scientifiques ou éducatives ou pour les besoins de la recherche, à condition qu'il soit fait mention de la CPS et de la source. L'autorisation de la reproduction et/ou de la traduction intégrale ou partielle de ce document, sous quelque forme que ce soit, à des fins commerciales/lucratives ou à titre gratuit, doit être sollicitée au préalable par écrit. Il est interdit de modifier ou de publier séparément des graphismes originaux de la CPS sans autorisation préalable.

Les opinions exprimées dans ce bulletin sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement celles de la CPS.

Texte original : anglais.