

L'invitation au voyage

HORS-SERIE



NAVIGATION SOLO 5000 MILLES DE NOUMEA A PHUKET

Convoyage plus que croisière, la route qui mène de la dispendieuse Calédonie à la Thaïlande mythique n'a pas toujours été une partie de plaisir. Bruno raconte en page 2

3¼ D'UN TOUR: LE BILAN

6 mois déjà! Mille millions de mille excuses pour la lenteur de cette parution. Bora-Bora est bien loin. De l'autre côté de la terre, passée la moitié de l'été, vous vous êtes déjà endurcis aux frimas de l'hiver, et nous avons continué notre route. Des îles sous le vent à la Nouvelle Calédonie, navigation vigoureuse et mélancolique. Brigitte médite sur son retour à la civilisation, Christine, sa soeur, s'acclimata aux rudes conditions maritimes. A Nouméa, terre d'accueil, dislocation de l'équipage. Brigitte retourne à son labeur parisien et Bruno met le cap sur la Thaïlande, seul à bord. Aujourd'hui, le grand voyage est suspendu. Ilboued se repose, les deux quilles sur le sable à l'ombre des cocotiers de l'archipel de Phuket. Voici donc venu le temps de se raconter, de regarder en arrière et d'expliquer.



DE LA MER DE CORAIL A LA MER D'ANDAMAN

DOMINANTE: MANQUE DE VENT



Fin Août, après une traversée "vigoureuse" depuis les Fidji nous avons touché Nouméa. L'année Sabbatique de Brigitte touchant à sa fin, elle profita de ses deux dernières semaines

pour découvrir la Nouvelle Calédonie et s'envola pour la France. Mon projet initial était de m'installer pour six mois dans le territoire. Je voulais attendre la prochaine mousson de sud-est et ré-initialiser la caisse du bord en travaillant sur place. J'ai assez vite déchanté. Les places d'informaticien vacantes que l'on m'avait annoncées nombreuses s'avèrent inexistantes. Certes, en persévérant j'aurais pu dénicher un job mais le coup de la vie prohibitif m'effraya et je décidais assez rapidement de reprendre le large pour rallier directement la Thaïlande. Les conditions n'étaient pas idéales. La période de la mousson de sud-est s'achevait. Nous entrions dans une période intermédiaire où les vents sont aléatoires en force et en direction. La route qui menait à Phuket me semblait bien longue et assez difficile pour un solitaire: 5000 milles de mers fréquentées, surtout à partir de Bali, et deux passages malaisés, le Déroit de Torrès et le Déroit de Malacca. L'installation d'un radar, que je fis venir de France par les soins de Victor Tonnerre me rassurait un peu. Il allait me permettre de dormir plus paisiblement car l'alarme intégrée à l'appareil devait me réveiller à la présence d'un écho suspect dans la zone de surveillance. Ce système s'avéra d'ailleurs assez efficace, excepté au moteur, car le niveau sonore de l'alarme n'était pas suffisant pour couvrir le bruit de la machine.

19 septembre: Appareillage

Les adieux à mes amis calédoniens ont été fêtés la veille dans les règles. C'est par un vent nul et la "tête dans le sac" que je sors de bonne heure du grand lagon sud par la passe de Dumbéa. Passée la période euphorique du départ et l'ouvrage qui l'accompagne afin de transformer une caravane flottante en un voilier transocéanique sûr et confortable je réalise que je suis seul à bord et cela pour un petit moment. Il n'y a ni joie ni angoisse dans ce simple constat. Le vent ne se décide pas à souffler et c'est au moteur que je perds de vue la côte de la nouvelle Calédonie. L'alizé, énergétique depuis un mois, cesse son activité le jour de mon départ. Bateau immobilisé, mer d'huile, pour cette première nuit en mer le sommeil n'est pas au rendez-vous. Je

n'ai pas encore expérimenté le radar et dans cette zone fréquentée je ne me risque pas à dormir plus d'un quart d'heure d'affilée. Matelas sur le pont, la tête vers les étoiles, je cale mon rythme de repos sur les aiguilles de ma montre. Au lever du jour, un contact radio avec Jean-Louis, ami navigateur en escale à Nouméa, m'apprend que les prévisions météo ne sont pas fameuses: rien ne laisse présager du vent pour les prochains jours. En effet, Eole me réserva trois jours de petit temps. J'alterne voile et moteur et essaye de capter la moindre brise. J'expérimente les nombreuses possibilités de voilure de la goélette. Je répartis mon activité entre les manoeuvres de voile, les conversations radio, la cuisine, l'entretien et surtout la lecture. La bibliothèque du bord, quoique bien garnie, commence à perdre de sa richesse. J'en ai lu la plupart des volumes, relus certains, et me plonge avec délectation dans des classiques du 19ème, Zola, Balzac et Huysmans achetés juste avant le départ. Le petit ordinateur du bord me donne quelques soucis. Un virus informatique, introduit je ne sais où, menace dangereusement son intégrité. Après plusieurs heures de dépiage intensif je viens à bout du redoutable vibron. Une autre de mes activités, quoique qu'aléatoire, c'est la recherche de ma pipe. C'est fou ce qu'un bateau peut contenir comme cachettes à pipe. A croire que ce morceau de Bakélite et de bois est vivant et s'ingénie à se dissimuler pour éviter le bûcher.

Fous à bord!

La visite bruyante et quelque peu salissante d'une bande de fous de Bassan marque le retour de l'alizé. Dans la nuit, lorsque je me réveille pour un tour de veille, je distingue une forme noire sur le dessus de la capote, je pense y avoir laissé traîner une serviette. J'avance ma main pour la saisir et suis brutalement mordu par un animal qui s'échappe en brillant. Plusieurs de ses congénères, affalés sur le pont, profitent de l'aubaine d'un grand perchoir. C'est au petit matin que je découvre le pont maculé de guano. Le vent est bon, j'établis toute la voilure pour filer un bon 6 noeuds au grand large et armé d'une brosse et d'un seau j'efface les traces de mes augures nocturnes.

J'ai faim en permanence. Sans faire de grand repas, je grignote toutes les deux heures. Le pain et les fruits de Nouméa se gâtent rapidement. L'amie du navigateur solitaire c'est la soupe au nouilles chinoise nouveau conditionnement. J'en ai fait un sérieux approvisionnement et m'en délecte. La préparation en est sommaire: remplir d'eau bouillante un bol en plastique fourni et y mettre le contenu de trois petits sachets, couvrir et attendre trois minutes, c'est prêt, bon et nourrissant. Avec l'arrivée de la brise la température devient plus supportable, mais l'absence de frigo me prive cruellement de boissons fraîches.

Les nuits sont maintenant plus paisibles. J'ai pu enfin expérimenter le radar. Il m'a sorti de ma couchette et j'ai reconnu à environ trois milles

les feux d'un navire en route. Lorsque le vent est régulier, je me couche vers 20 heures et toutes les trois heures je sors observer la marche du bateau. Le sommeil me reprend rapidement et je n'ai nul besoin de réveil pour conserver ce rythme.

La solitude n'est finalement pas si difficile à supporter. Je pense que les conversations radio presque quotidiennes y sont pour beaucoup. Je reçois régulièrement des informations météo par Olivier en escale à Hawaii. La réception n'est pas toujours excellente, parfois inaudible, Jean-Louis fait le relais. Quelquefois je capte les deux versions, celle d'Olivier puis celle de Jean-Louis. Je constate souvent des petites différences, Jean Louis ayant une approche plus optimiste des prévisions.

L'heure la plus difficile: la tombée de la nuit. C'est là où la bête insidieuse vient me narguer: le cafard. Ce n'est ni précis ni dirigé, je me sens seul mais n'ai pas vraiment envie d'avoir quelqu'un auprès de moi. Alors j'utilise mes deux remèdes, l'apéro du soir, généralement un whisky tiède et bien tassé et j'écoute une cassette de "rien à cirer". Dans la plupart des cas, avec ce traitement, l'amertume s'efface.

Tangon brisé

L'alizé, pas très régulier depuis son apparition, m'obligeant à de fréquents réglages de voilure, fraîchit à l'approche du déroit de Torrès. Après 10 jours de navigation, à environ 500 milles du déroit, coup sur coup, je pêche une jolie petite bonite et plie mon tangon. Le tube en aluminium s'est enroulé autour d'un bas-hauban et c'est avec beaucoup de difficultés que je rentre le génois et réussis à le dégager. Déprime, sans lui la navigation au vent arrière s'annonce laborieuse. J'ai un autre tangon mais il est trop court pour bien dégager le grand foc aux allures portantes. Le vent est très inégal et oscille de 15 à 25 noeuds. La mer est houleuse, le voilier roule bord sur bord et je ne suis pas très content de l'établissement de la voilure. Comme la direction du vent est elle aussi fluctuante, je fais un réglage médium ce qui n'est pas vraiment satisfaisant. La nuit tombe sur ce temps bouché et crachinant. Le génois claque parfois lorsque nous descendons la vague, ça m'énerve mais que faire...? Un bon fauteuil au coin du feu, une vieille vidéo genre "tonton Flingueur", le chien allongé sur les charentaises, en sirotant un petit verre de Négrita...

Ce dimanche matin me voit plus optimiste. 215 milles avant Torrès. J'ai trouvé dans les fonds un bout de tube alu qui pourrait bien me permettre de remettre en état le tangon. C'est en achevant la réparation à grand renfort de rivets que j'apprends par une radio australienne en langue française que notre président Chichi a une nouvelle fois tiré un coup sur Mururoa. L'accueil à Darwin risque de n'être que plus "chaud". J'ai ressorti le sextant, essuyé la poussière et effectué une droite de hauteur. Je n'ai pas obtenu de résultats très brillants. Tout

est moite et la grisaille du temps a effacé toutes les couleurs. 91% d'humidité et parfois des grains violents m'obligent à me réfugier à l'intérieur, suffocant tous les hublots fermés. Un petit oiseau imprudent s'est accroché à la ligne de traîne. Remonté à bord il est un peu groggy mais bien vivant. S'immobilise à l'abri de l'hiloire de roof et récupère. Après deux jours de convalescence il me quittera sans un adieu.

Les visiteurs du détroit de Torrès

Lundi soir, le phare de Bramble Cay marquant l'entrée du détroit est en vue. Le vent ne m'a pas lâché depuis deux jours et le Pacifique, en caresse d'adieu, m'a gratifié d'une houle bien vigoureuse. De nombreux volatiles, comité d'accueil des îles de Torrès, ont envahi le

minium et son unique passager m'adressant un large sourire. Le grand jeune homme blond s'adresse à moi dans un langage que je peux identifier mais dont je n'arrive pas à déchiffrer le moindre mot. Je lui réponds de mon meilleur anglais. Il semble me saisir et de sa réponse je crois discerner qu'il souhaite me vendre du gazole. A force de gestes et nombreuses répétitions, le dialogue devient plus clair et finalement je comprends le visiteur: Craignant une panne sèche, il souhaite que je le prenne en remorque jusqu'à une île distante d'une vingtaine de milles. C'est donc quelques heures plus tard que je le lâche au vent de son île. Retrouvant ma solitude, je reste étrangement surpris de cette visite de petit prince.

Le temps est magnifique, mer très calme et bonne brise, je file toute voiles dehors. J'ai un peu de mal à profiter pleinement de la beauté du paysage, mer émeraude et myriades de petites îles basses et sablonneuses car le manque de sommeil se fait durement ressentir. Je m'en veux un peu de ne pas avoir eu le réflexe de donner du courrier à mon visiteur im-

Ultime pêche ?

La traversée de la mer d'Arafura jusqu'à Darwin fut calme, trop, calme. L'alternance de manoeuvres de voiles et de manipulations de tangon pour essayer de capter la brise capricieuse avec la mise en route périodique du moteur pour réaliser des journées de navigation correctes se montra très éprouvante pour les nerfs. Mais la coloration verte de la mer, due à la faiblesse de ses fonds, ainsi que les serpents rayés qui se déplaçaient sur l'eau un peu comme s'ils rampaient sur la terre m'émerveillait beaucoup. Je fis aussi une pêche miraculeuse et remontais à bord, un magnifique espadon d'un mètre soixante dix de long (rostre compris). D'ailleurs cela marqua la fin de ma vocation de pêcheur. Des 30 kilos de barbarque succulente je ne pus en consommer qu'une infime partie, et malgré ma dextérité dans la confection de conserves en pots de verre apertisés dans la cocotte minute, je dus remettre à la mer la plus grande partie de ce grand poisson magnifique.

Darwin: Confiscations

J'aurais bien aimé éviter l'escale à Darwin en Australie, mais l'utilisation prolongée et un peu inattendue du moteur m'obligea à m'y arrêter pour remettre à niveau les réservoirs de



bord. Plusieurs, perchés sur la vergue de misaine, semblent danser au rythme de la musique diffusée sur le pont. La brise s'enfuit progressivement. Le dernier oiseau resté sur le pic de misaine n'a aucunement l'intention de s'en aller lorsque je tente de l'établir. Est-ce un génie des eaux ? A peine la voile libérée de ses cargues une forte pluie verticale s'abat sur le pont et le vent disparaît. Réfugié à l'intérieur, tous les hublots fermés, je lance le moteur. Au petit matin, Bramble Cay est à 40 milles derrière nous. Déjà 24 heures sans dormir, il va falloir carburer si je veux atteindre la sortie avant de m'endormir. La clarté du soleil levant dévoile de nombreuses îles très plates. Les fonds de sable peu profonds donnent à l'eau une couleur émeraude. L'oiseau du pic s'est réfugié sur le dessus de la capote et le teck du pont, maculé de guano, s'apparente au sol d'une basse cour.

Installé à l'intérieur, devant la table à cartes, traçant désespérément des routes optimistes, j'entend un sifflement humain. Fréquemment utilisé à la radio pour appeler un bateau ami, ce sifflement ne me fait pas lever la tête. Pourtant, comme il devient insistant, je monte sur le pont et découvre le long de lisse arrière, une petite embarcation en alu-

promptu. Dernière ligne droite, à la tombée de la nuit nous pénétrons dans le chenal de Prince de Galles. Mais ce dernier coup de collier n'est pas de la bagatelle. Grains sur grains, éclairs et tonnerre, le vent est passé sud-ouest, juste dans le nez. Vent debout, voiles ferlées et moteur plein gaz, je profite du courant favorable pour gagner la sortie à la vitesse de 8 noeuds sur le fond. Des cargos me croisent ou me doublent, je les devine mal dans les grains et je bénis le radar qui me permet d'estimer la trajectoire des mastodontes et d'éviter les routes de collision. Encore une douzaine de milles avant la mer d'Arafura et c'en est fini du Pacifique. Avec la disparition des grains, le vent est complètement tombé, la mer est d'huile, bientôt, dormir....

Passé le phare de Banda Rock qui marque la sortie du détroit, affalé sur la banquette du carré, attendant en demi somnolence de m'éloigner un peu de la route des cargos, je me suis écroulé dans les bras de Morphée.

fuel. Le séjour fut bref et technique. Les autorités tatillonnes mais aimables se saisirent de la totalité de mes vivres frais et mirent sous scellé toutes les conserves à base de porc. Après 4 jours, n'ayant vu de l'Australie qu'une ville aseptisée à la population aimable et très peu concernée par les essais nucléaires du Pacifique, je reprenais ma route dans une mer sans vent.

C'est à partir de ce moment là que je me suis rendu compte que je ne réalisais pas une croisière d'agrément mais plutôt un convoi un peu pénible. Le vent n'était toujours pas au rendez-vous et je passais une partie de la journée, suffocant de chaleur, à estimer la consommation de gazole et à calculer la quantité nécessaire pour arriver à Bali. Le moral était bas, les bières tièdes et le peu de vent qui se manifestait variait fréquemment en force et en direction. Pour améliorer l'ambiance un peu tendue du bord, je constatais qu'un courant contraire d'environ un noeud me ralentissait. Heureusement que les contacts radio, presque quotidiens, avec des

BORA-BORA FIDJI NOUMEA

DIRE QU'IL Y EN A QUI CROIENT QU'ON S'AMUSE...

Mardi 25 Juillet - Livre de bord - Extraits

0h30: gros grain. Roulé le génois à 50% et empanné l'artimon

4h10: ça mollit. Déroulé le génois

4h20: batteries faibles, vent faible. Moteur

8h30: stop moteur et hissé la misaine

9h30: pétrole. Remoteur

11h15: bâbord amure, grand largue, petite brise. Déroulé le génois et tangonné au vent. Stop moteur

14h30: enlevé le tangon, génois sous le vent, grains

15h30: remis le génois tangonné au vent

21h: encore une nuit qui s'annonce

"paisible" (ou pénible!). Vent fraîchissant.

35NdS par le travers bâbord. Affalé la misaine, enlevé le tangon, génois sous le vent

roulé à 50%, 1 ris dans l'artimon

23h: ça fraîchit encore, environ 35NdS ou plus, 2ris dans l'artimon, et roulé le génois à 70%

23h20: faisons confiance au GPS... Nous sommes dans le passage du Lakemba!

L'alizé avait été trop doux avec nous jusqu'alors, et l'étape entre Bora-Bora et la Nouvelle Calédonie ne fut pas aussi tranquille que les précédentes... Avis aux navigateurs, le Pacifique n'est pas si flique que ça dans le coin! Nuit et jour, les manoeuvres ont succédé aux manoeuvres, et Bruno est devenu un as du tangonnage-détangonnage express. Le vent était irrégulier, mais plutôt fort, et de gros grains fréquents arrivaient sans crier gare, nous obligeant à réduire la voilure en catastrophe, au beau milieu des repas ou des siestes. Nous avons même terminé le parcours au près! Grand voile arisée et génois enroulé à moitié, Ilboued gîtait et tangait dans des vagues bien formées. Les températures devenaient fraîches, autour de 20C, et nous avons dû ressortir sweat-shirts et pantalons pour les derniers quarts de nuit. La mer était plus grosse que belle, nous obligeant à ranger soigneusement le moindre objet qui n'était pas en service. Mais malgré notre vigilance, nous avons réussi à casser quelques verres, à ramasser plusieurs fois tartes et autres salades sur le pont, et nous avons dû renoncer à ranger les cassettes du bord dans les étagères prévues à cet effet. Les sangles antiroulis ne résistaient pas aux chocs que la mer nous infligeait! Même la navigation ne nous laissait pas de répit. Il fallait slalomer entre des flots positionnés à 2milles près sur les cartes marines, des zones incertaines indiquées en pointillés, et des hauts fonds, indices d'une activité volcanique récente!

Mais la petite vie du bord continuait! Christine était avec nous pour l'étape. Peu expérimentée en grande navigation, et peu gâtée par les éléments extérieurs, elle a pourtant fait face à l'adversité avec une belle sérénité, et est passé progressivement de longues siestes méditatives en position allongée sur sa couchette à des parties acharnées de scrabble dans le carré. L'équipage s'est montré à la hauteur de la situation, avec quand même avouons-le quelques tous petits moments de faiblesse. Christine, un peu barbouillée au début, Brigitte un peu cafardeuse qui savourait ses derniers jours de mer avant

longtemps... Mais Bruno était là, pour veiller au bon moral des troupes et raconter quelques bonnes histoires au coucher du soleil!

Et puis, la période était faste pour mettre les petits plats dans les grands, le 14 Juillet, la sainte Christine, la sainte Brigitte, l'anniversaire des un an de voyage, la mi-route entre Groix et Groix... Heureusement qu'il n'y avait rien de spécial à fêter le 27 Juillet, car pour nous cette journée n'a pas existé! Au passage du méridien 180, nous avons brutalement vieilli de 24 heures, sans nous en rendre compte. Notre fidèle GPS en a été lui aussi tout remué et affichait des vitesses exceptionnelles de plus de 500NdS.

Les baleines et les dauphins nous ont encore boudé pendant l'étape, mais malgré tout, nous avons remonté à bord la plus belle dorade du voyage jusqu'à maintenant, 1m40 au garrot, et quelques bocaux à savourer, stockés dans les fonds.

A la BLU, de nouveaux copains sont arrivés sur les ondes. Cartes météo, conseils avisés pour l'atterrissage à Nouméa, pour les possibilités d'hivernage, nouvelles d'autres copains et plaisanteries diverses, nous attendions toujours l'heure de la vacation avec un plaisir certain.

Pimentée par des escales mémorables à Suva et à Maré, notre dure navigation nous a finalement menés à Nouméa. Le joli grain et le comité d'accueil qui nous attendaient à l'arrivée n'étaient qu'un prélude aux journées qui allaient suivre. Malgré le temps couvert, frais et venteux de rigueur pendant l'hiver calédonien, nous n'avons pas vu le temps passer. Balades dans l'île, courses diverses, plongées dans les coraux, sorties en hobby-cat, invitations de tous côtés, le programme était tellement chargé qu'il était difficile de préparer la longue étape suivante vers la Thaïlande que Bruno s'apprêtait à affronter en solitaire!



INCITATION POUR INVITATION A EXPERIMENTATION

CHRISTINE, PASSAGERE SUR ILBOUED



Incroyable! J'ai manqué pas mal de rendez-vous dans ma courte vie, et toujours eu du mal avec le respect des horaires, mais retrouver Brigitte sur la quai de Vaïtape à Bora Bora, après avoir obtenu mon passeport à l'arché à Montpellier, fait concorder taxi et avion vers Paris, accompagné Jérémy et Julie au TGV destination Dunkerque, emprunté un vol AOM non confirmé à temps, fait une correspondance à Papeete grâce à une réservation téléphonique de France, cela tenait du miracle... Alors, j'ai l'impression que je n'ai fait que rêver tout haut ce projet qui me paraissait quelque peu osé! Bref, après une année galère d'adaptation à mon nouveau boulot d'enseignante, est-ce-qu'on s'adapte jamais, "c'est quand qu'on va où? **", cette pause était providentielle. Alors, je l'ai jouée vacancière, me reposant sur l'accueil et l'hospitalité de Brigitte, et sur le discernement et la gentillesse (eh oui!) du capitaine que j'ai découvert à cette occasion.

Profitant d'un mal de mer léger et discret des premiers jours, j'ai adopté et apprécié la position horizontale et attaqué sans espoir une partie de la bibliothèque du bord. J'ai dévoré Moitessier, la biographie de Joan Baez, et j'en passe... La discothèque n'est pas mal non plus et j'en ai entamé une écoute studieuse. Je n'ai pas fait que le tour de ma couchette, le pont en plein soleil, c'était bien agréable aussi, et aussi les apéros de midi et 18h, les couchers de soleil, les contemplations de l'eau.

Il y avait de plus toujours une clause dérogatoire pour les quarts de nuit, mais j'ai attrapé le virus, et je n'appréciais pas trop de me voir relayée, ne serait-ce que pour une demie-heure! Bien sûr, dès qu'il y avait un souffle de vent de travers, une lumière à l'horizon, ou un caillou, je réveillais le capitaine, selon ses instructions, mais il était prié d'aller se recoucher une fois la situation rétablie, non, mais, quoi?! On finit par être jaloux de ses heures de tête à tête avec la mer là dessus. Fou, non?

Et tout ça, c'est pour la pleine mer, la nuit sous les étoiles... les escales, c'est encore un autre monde. J'ai vu les cocotiers, les plages blanches et l'eau verte des lagons des cartes postales, ça existe en vrai; j'ai retrouvé les ambiances indiennes d'un voyage initiatique d'il y a longtemps, j'ai dépoussiéré mon anglais avec les copains du mouillage, longé la grande terre de Calédonie dans les brumes, et traversé Maré en stop avec Brigitte. J'aurais tout vous raconter, mais ça prendrait des plombes!

Et même je suis rentrée, mais regonflée par tous ces vents, ces gens, ces ailleurs. Allez voir en Asie, dans l'Océan Indien, à partir de ce cocoon qu'est Ilboued avec ses marins, on peut tout regarder, tout voir, tout apprécier... De toutes façons, moi, il faut que j'y retourne pour ma leçon de noeuds inachevée...

* Renaud, "à la Belle de Mai"

amis de Nouméa ou d'Indonésie brisait un peu la solitude et la monotonie du bord. La veille de l'arrivée à Bali, au milieu de la nuit, je fus surpris par un méchant grain, averse et vent. Le spi qui m'avait bien déhalé depuis le début de l'après-midi explosa et se coinça en tête de mat. Sous la pluie battante, je besognais sans résultat. heureusement le grain cessa aussi soudainement qu'il était apparu et je pus enfourner les restes du défunt spinnaker dans son sac.

Bali: Frustration

La première impression à la vue des côtes Indonésienne fut olfactive: les senteurs de l'Asie, ma terre promise. Hélas, Benoa, port de Bali, n'a pas voulu de moi. Normalement, pour faire escale en Indonésie il faut être doté d'un "cruising permit", sorte de sauf-conduit, dispendieux et long à obtenir. J'en avais fait l'économie et, rassuré par les informations de mes amis navigateurs contactés par radio, je comptais bien obtenir le droit de séjourner quelques jours. Accueilli et guidé par Pascal en escale prolongée, je passais la majeure partie de mon escale à m'expliquer de bureau de douane en bureau d'immigration. Peine perdue, je n'obtins que le privilège de m'approvisionner en gazole et en nourriture fraîche. L'escapade illégale que je fis dans la ville en compagnie de Pascal me laissa un arrière goût de "revenez-y".

La dégustation du pain noir se prolongeait. Bali, Singapour, dernière grande étape sera aussi la plus pénible. Le vent n'était plus paresseux, il avait disparu. Piètre consolation, la grand houle de l'océan Indien qui m'avait bercé depuis Darwin s'était apaisée dès l'entrée dans la

mer de Java. Espérant toujours un peu de brise et n'ayant pas une autonomie moteur suffisante je me rongais le sang à guetter le moindre souffle d'air. Les jours fastes je pouvais stopper l'engin quelques heures et me déhalais à trois noeuds sur le fond. La veille aussi devint plus contraignante. Une multitude de petits voiliers de pêche, aux immenses voiles bleues, en équilibre sur leur flotteur se posaient souvent au travers de ma route m'obligeant à de fréquents détournements. La nuit c'était les cargos, je longeais la ligne Singapour Lombok, allongé sur le pont je ne dormais que par courts intervalles.

Je réalisais assez vite que si je ne voulais pas rester enlisé à sec de carburant en plein milieu de la mer de Java il fallait que je me réapprovisionne. Une fois de plus la radio vint à mon secours. Bernard, de Penang où il faisait escale, me signala une petite île, à mi route entre Bali et Singapour, où les pêcheurs locaux pourraient me dépanner.

Pêcheurs providentiels

Serutu, petite île aux eaux claires et au fond corailleur à proximité de Karimata, c'est là que je mouillais au petit matin à une encablure d'un village de pêcheurs. La veille, j'avais passé une partie de la journée à rechercher sans succès un petit lexique franco-indonésien qui devait se trouver à bord. Les seuls mots de vocabulaire que je connaissais ne me permettaient guère de m'expliquer et d'acheter du gazole. Heureusement je réussis à capter Bernard et à apprendre le mot providentiel: solar. Nanti de ce précieux leitmotiv et de quatre gros bidons

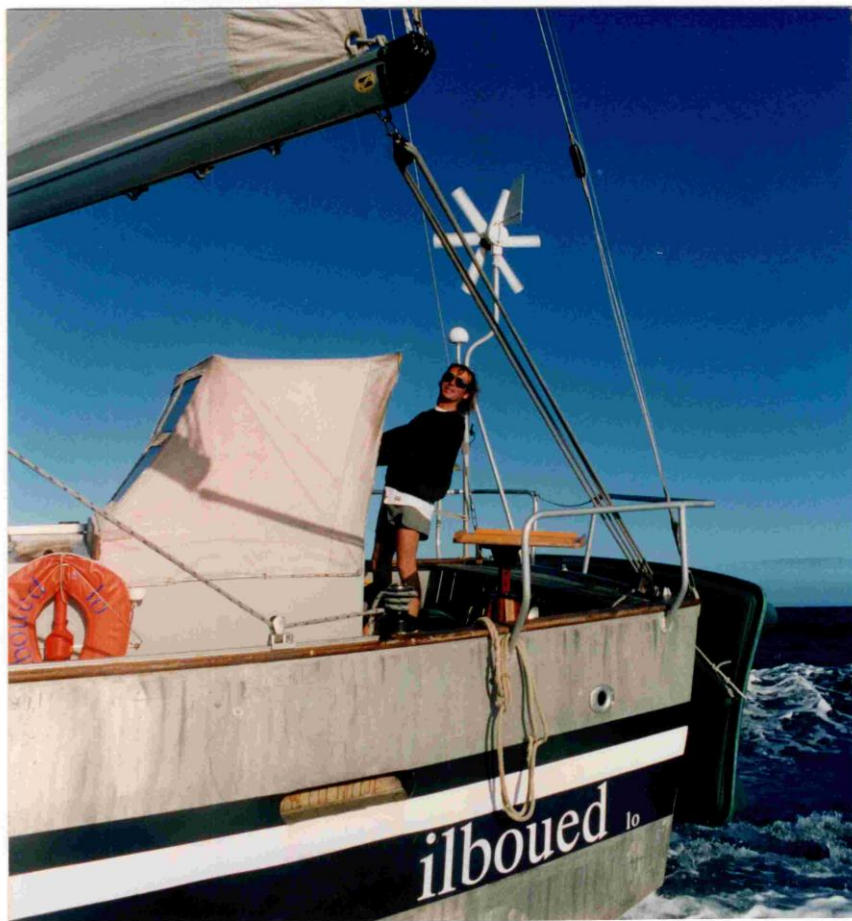
rouges j'abordais sur la plage. Accueil chaleureux mais négociations difficiles, je n'avais guère que des dollars qui aux yeux des pêcheurs ne représentaient que du papier. Finalement, avec quelques petits cadeaux, ma dernière bouteille de vin, des cigarettes, des tee-shirts et bien sûr les dollars valorisés, j'obtins 100 bons litres du précieux liquide et prenais le large non sans avoir photographié sur leur demande une bonne partie des habitants du village. L'esprit un peu plus léger j'arrosais l'événement avec un ti-punch façon balinaise (remplacer le Rhum par de l'arak).

Sumatra dans détroit

Certainement le moment le plus angoissant de toute la traversée. Quand je dis que j'ai l'estomac noué ce n'est pas une image, c'est un gros noeud de cabestan. Le jour va se lever dans une demi heure et je vais entrer dans le détroit de Singapour. C'est une ville de cargos. Le courant est favorable pour le moment mais imprévisible. Il me reste un peu d'Arak et une Guinness pour l'arrivée. Avec le soleil un sumatra (sorte de grain violent fréquent dans le détroit de Malacca) vient me cueillir à l'entrée. La visibilité est inférieure à 300 mètres et je dois traverser le double rail de cargos pour atteindre la mouillage des voiliers. Le vent fraîchit, génois roulé à 60%, deux ris dans l'artimon, misaine affalée, je suis au radar le flot continu des énormes navires qui se suivent à presque se toucher et guette le moment optimum pour traverser la voie montante (si seulement il y avait des passages cloutés). Juste après ce gros là c'est bon, moteur à fond, je passe. Ouf!, c'est bon pour la première. Un peu moins d'échos sur le radar, je me prépare pour le voie descendante. Zut! c'est quoi celui-là, ce gros écho qui arrive à toute vitesse. Je monte sur le pont et aperçois son étrave à une centaine de mètres. Grand coup de barre, c'était moins une.. et hop un petit coup d'Arak. La pluie s'est clairesmée et la visibilité s'améliore, de visu ça passe tout seul. Une heure plus tard, mouillé en sécurité je me sèche et déguste la Guinness.

Dernier round

Après une soirée très arrosée en compagnie d'amis Chinois, j'affrontais une nouvelle fois un mauvais grain et le trafic intense du détroit. De Singapour à Phuket le vent ne fut pas non plus au rendez-vous. Je ne fis route à la voile que les dernières 24 heures favorisé par la toute nouvelle mousson de Nord-est. Un court arrêt en Malaisie, près de Kuala Lumpur, la capitale, me permit de revoir des amis français expatriés. A Langkawi, port franc à proximité de la frontière Thaïlandaise, je remis à flot la soute à vivres et à alcool. Mais ces 10 jours de traversée furent surtout marqués par des longues veilles, parfois de 36 heures, sans possibilité de petit somme réparateur. Dans tous ces parages, de jour comme de nuit, la présence de pêcheurs est permanente. Leur trajectoire est aléatoire et parfois leur éclairage insignifiant. Par contre je n'ai guère eu de mauvaises surprises, la piraterie semble inexistante et les pêcheurs approchés très souriants.



FIDJI, FIDJI, FIDJI, BOULDOU, BOULDOU, BOULDOU...
 (CF. TINTIN, L'ETOILE MYSTERIEUSE)



Les premiers explorateurs connaissaient les Fidji comme des îles inexplorées, d'approche dangereuse, habitées par de féroces cannibales. Il paraît que ceux-ci allaient jusqu'à couper un doigt ou la langue de leur victime, et leur faisaient goûter leur propre chair avant que de les achever... Les temps ont changé, et les Fidjiens sont maintenant les gens les plus accueillants qui soient, souriants, gentils, adorables! Un coup d'état récent en 1987, expression du malaise existant dans la cohabitation des communautés indienne et mélanésienne a pas mal chamboulé l'économie du pays, et surtout l'infrastructure touristique qui commençait à se développer.

Mais Ilboued ne s'est pas laissé impressionner, ni par ce passé un peu agité de l'archipel, ni par l'énorme grain qui l'attendait devant Suva, ni par l'hostilité montante contre la France dans les pays du Pacifique. Et l'escale aux Fidji fut encore un moment inoubliable!

Les derniers quarts de nuit précédant l'arrivée avaient été bien occupés par la confection du pavillon fidjien, un peu compliqué à réaliser. A peine hissé, aussitôt déchiré, ce petit drapeau a provoqué quelques railleries de la part du capitaine, mais nous avons indiscutablement le plus beau pavillon de courtoisie du port.

Ilboued a trouvé une place royale au ponton des visiteurs du R.S.Y.C. (Royal Suva Yacht

Club). Le coin des douches (chaudes!) et machines à laver était un véritable petit salon où l'on cause, et les "two french sisters" furent bientôt connues de toutes, et de tous, et leur capitaine faisait bien des envieux. Le bar était très "british", et les garçons stylés en chemise blanche et pantalon ou jupe noir (car les hommes sont très fréquemment en jupe dans le pays, même les policiers et hommes d'affaire, dérive du dothi indien ou du kilt écossais?).

Et c'est là que nous avons rencontré Don et Brian (australien et Néo-zélandais), et puis un autre Don, et Marilyn, et Brenda, et plein de nouveaux copains... Il y avait même un négociant en vins navigateur, cabotant dans les îles du Pacifique à bord d'une cave flottante, et vérifiant la consommation de Cointreau dans les bouisbouis et les bistrots des Fidji et d'ailleurs. Quel métier!

Alors l'escale à Suva, ce fut tous ces nouveaux amis, tellement complices et proches de nous, et l'ambiance de ce petit Yacht-Club. Ce fut aussi les gardiens de nuit, Samu et Terry, qui nous avaient totalement adoptés. Samu était tellement touché que nous l'ayons invité un soir à partager la tambouille du bord qu'il est revenu le lendemain avec deux marmites de poisson au lait de coco et de racines de tavioca, cuisiné par lui-même pour nous remercier... Il y a eu les soirées mémorables à bord, guitare et BBQ, les missions impossibles du style quête de courroies

de remplacement pour l'alternateur d'arbre d'hélice... Il y a eu la postière de la poste centrale de Suva, que nous avons un peu agacée à choisir des séries de superbes timbres pour nos amis collectionneurs, puis à changer d'avis devant le prix annoncé, et à lui faire ranger tout son bazar. Peu rancunière, elle nous a fait signe lors de notre visite suivante à la poste pour nous donner de superbes cartes téléphoniques locales pour ceux que ça intéresse, et prendre notre adresse pour de futurs envois! Il y a eu la rencontre avec Laetitia, équipière française sur le Rainbow Warrior, en escale à Suva en même temps que nous. Elle est venue un petit moment sur Ilboued nous raconter comme si nous y étions les premières péripéties de Greenpeace à Mururoa en Juillet, et l'arrondissement des zodiaques par la Marine Française, etc...

Et il y a eu aussi un peu de ménage, un peu de bricolage à bord, quelques courses quotidiennes au marché local et extraordinaire en ville (car Bruno refusait de manger des conserves à l'escale), il y a eu le kawa offert par nos amis locaux, et tant d'autres souvenirs...

Nous avons dû partir de Suva pour que Christine soit sûre d'être à l'heure pour son avion à Nouméa. Nous n'avons du coup vu ni les îles Cook, ni les Samoa, ni les Tonga, ni etc... Mais lors du prochain tour, nous referons halte à Suva aux îles Fidji, c'est sûr!

CA FAIT SI MAL QUAND CA S'ARRETE

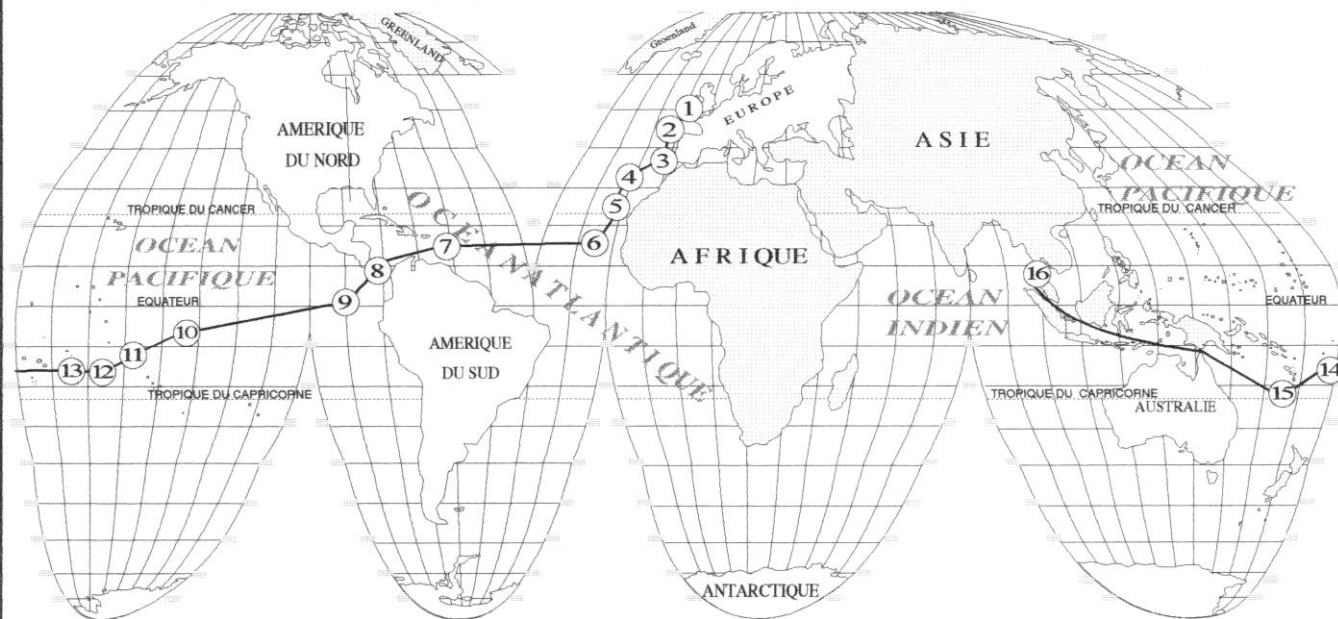
J'AI COMPLETEMENT FLIPPE A NOUMEA LA SEMAINE PRECEDANT MON DEPART,

et je pleurais carrément en montant dans l'avion qui devait me ramener à Paris. Je laissais sur place mon bateau et son capitaine, un an de vie sur l'eau et de liberté... Mais j'emmenais aussi avec moi tellement d'images, de mer et de vagues, de soleil, de ciel bleu, de souvenirs à savourer, à raconter et à digérer!

Le propre d'une année sabbatique, c'est de ne durer qu'un an. Le retour était programmé, et finalement s'est passé dans des conditions idéales. J'ai retrouvé ma famille et mes amis avec beaucoup d'émotion, mes collègues de travail m'ont accueillie autour d'un pot, et une pile de dossiers attendait sur mon bureau...

Je souhaite vraiment à chacun de pouvoir s'offrir ce luxe, et de pouvoir consacrer quelques mois de sa vie à une passion et à soi-même. Je suis rentrée sereine et sans doute différente de celle que j'étais au départ (je ne supporte plus les pantalons qui serrent la taille ni les chaussures étroites). Et puis, le voyage n'est pas fini, puisqu'il reste encore la moitié du tour du monde à faire... Le programme n'est pas encore bien fixé, mais la porte est ouverte pour autant de rêves et d'aventures à préparer!

16.000 MILLES EN 16 ESCALES MAJEURES



1 - 8/8/94 GROIX

Grande fête chez Ti Beudeff avec les Djiboudjepl! Temps gris et bouché, pour le grand départ.. A bord David et Clément qui nous accompagnaient pendant leurs vacances d'été.

2 - 17-25/8/94 PORTO

A quai en plein centre ville. Escale familiale et chaleureuse mais aussi laborieuse (Bruno était parti de France avec en poche un contrat informatique à réaliser sur place). Bricolage et stock de Porto à constituer. Rencontre de copains mais surtout longue quête laborieuse d'un filtre à gazole dans tous les petits magasins de la ville

3 - 27-8-5/9/94 LISBONNE

Dans le port de plaisance Portovela, chaleur torride et soleil de plomb. Traversée du Tage et carénage sur le bout du slip d'un chantier naval. 5 septembre, un taxi fou conduit nos équipiers, vers l'avion qui les ramène sur les bancs de l'école..

4 - 8-16/9/94 PORTO SANTO - MADERE

Notre longue flânerie dans les îles a commencé par la réalisation d'un chef d'oeuvre, immortalisant notre passage, peint sur le mur de la jetée de Porto Santo. Madère, île jardin au charme envoûtant nous a tout de même laissé le souvenir d'un roulis infernal sur le mouillage de l'avant port de Funchal.

5 - 18/9-23/10/94 CANARIES

Sur le "ponton village" de Naos nous avons fait la fête, bricolé, joué de la musique avec nos amis navigateurs. Des îles de l'archipel il nous reste les paysages lunaires de Ténérife, les amis pêcheurs de la Darsesena Pesquera, Goméra l'île aux fleurs, les eaux claires des mouillages ventés, l'initiation à la plongée avec bouteille...

6 - 31/10-8/11/94 CAP VERT

Malgré le paysage très minéral de sable et de roches volcaniques, la poussière jaunâtre qui s'infiltrait partout, les rafales de l'alizé qui secoue au mouillage, la pauvreté évidente, la prévenance insistante des habitants, nous nous sommes laissés enchanter par le charme de ces petits bouts de terre africaines à la population si gentille et si fière de sa fraîche indépendance

7 - 24/11/4-1/3/95

GUADELOUPE MARTINIQUE DOMINIQUE

3 mois de charter famille et copains. Noël antillais

mémorable, Pélicans sur la mangrove de la rivière salé, calme et baignades sous le vent des îles, près serré et clapot au vent. A la Dominique, nous avons vu les derniers caraïbes et goûté aux cascades d'eau chaude. Martinique des ti-punchs et des découvertes sous-marine, nous avons ri et admiré les régates des yoles survoilées.

8 - 9-22/3/95 PANAMA

11 jours d'attente d'autorisation de passage du canal, bloqués à Colon, une des villes les plus dangereuses du monde, bondée, sale et sordide. Au yacht-club marina, petit havre accueillant, point de rencontre obligé des navigateurs de tous horizons nous avons embarqué Ludovic, bateau stoppeur, qui nous accompagnera jusqu'aux Marquises. Livré aux mains d'un pilote efficace, balloté dans les immenses écluses, Ilboued passa impeccablement d'un océan à l'autre, le Pacifique lui tendait les bras.

9 - 29/3-2/4/95 GALAPAGOS

Juchés sur des barques de pêche, les phoques se faisaient des calins en aboyant. Les eaux fraîches de l'archipel, refroidi par le courant d'Humboldt convenaient bien à cette faune de mer polaire. Les 3 courtes journées, perdues pour la plupart dans des négociations avec les autorités tatillonnes, furent éclairées par le sourire des enfants et la contemplation des pélicans plongeurs.

10 - 26/4-20/5/95 MARQUISES

Nous y avons découvert la gentillesse de ses habitants, fleur à l'oreille, bonjour et sourire aux lèvres, des paysages grandioses, une végétation luxuriante et la simplicité d'une vie naturelle. Une goélette a emmené Ludovic tandis que nous sommes restés flâner d'île en île.

11 - 24/5-6/6/95 ATOLL DE RANGIROA

Le plus grand de Tuamotus, couronne de cocotiers posé sur une étincelante plage de corail blanc pulvérisé. Requins de toutes espèces dans une eau cristalline. Découvertes de motus isolés, pêche de langouste au clair de lune, collecte de coquillages, dans cette vie de Robinson, Bruno a tout de même réussi à faire de l'informatique pour le grand hotel du lagon.

12 - 8-19/6/95 TAHITI - MOOREA

Papeete, retour en douceur à la civilisation. Ac-

cueil efficace et chaleureux d'amis bretons détachés sur place. Dominique, couronnes de fleurs autour du cou s'est embarqué avec nous à la découverte des îles sous le vent. Tahiti, en altitude c'est un peu la Normandie. A travers les récits de Cook, Bougainville, Bligh, ... nous avons cheminé de maré (lieu de culte) en lagon, émerveillés par ces îles encore si préservées.

13 - 20/6-13/7/95 ILES SOUS LE VENT

Malgré l'inquiétude et les protestations locales liées à la reprise des essais nucléaires, les fêtes de Tiurai (juillet) battaient leur plein. Concours de chants, de danses, courses de pirogues, les festivités étaient quotidiennes et les touristes rares. Lorsque nous voulions un peu de calme, nous allions mouiller pour quelques jours au fond du lagon de Bora, plage, ciel et mer pour nous seuls. Dominique, collier de coquillages autour du cou est rentré en métropole. Christine, la soeur de Brigitte, a mis son sac à bord pour nous accompagner jusqu'à Nouméa.

14 - 28/7-5/8/95 FIDJI

Atterissage dans la boucaille mais place de choix au Royal Suva Yatch Club. Bruno se délectait des bonnes bières du bar très "british" au bout du ponton tandis que les filles piplétaient dans la langue de Sakespeare avec leurs copines navigatrices à la laverie. Suva, ville grouillante à la population souriante et aux hommes en kilt a un marché superbe et coloré. Après la cherté de la polynésie, comme il était bon de dépenser moins pour beaucoup plus.

15 - 10/8-19/9/95 NLE CALEDONIE

Les conditions d'approche du grand lagon de Nouméa ne furent pas idéales, alizés vigoureux et grains fréquents. Mais les nombreux amis venus nous accueillir au ponton de port Moselle et qui nous trouvèrent trempés de la tête aux pieds nous réconcilièrent vite avec la Grande Terre. La dernière escale de Brigitte et Christine fut un peu mélancolique. Pris totalement en charge nous avons profité pleinement de ces deux dernières semaines: plongée, découverte de la forêt endémique, pêche sur les lacs, soirées de fête, voile sur le lagon...

16 - 21/11/1995 PHUKET THAILANDE

Tout au bout de la longue route solitaire arrivée

PAS D'AVIS DE TEMPETE EN COURS NI SUBI...

...Mais c'était un peu calculé pour, en suivant la route que nous avons choisie, et pendant les périodes où nous avons navigué. Avant de partir, nous avons soigneusement étudié les pilot-charts, lu beaucoup de récits de navigation, et prévu la route en conséquence... Le but était de naviguer au soleil, en empruntant la route des alizés. Le passage du Cap Horn sera pour un prochain tour!

Il faut dire aussi que l'impression que chacun peut avoir du mauvais temps est complètement dépendante de la taille et du type de bateau sur lequel il navigue. Sur Ilboued, nous n'avons jamais été vraiment gênés par les conditions météo. Nous sommes très rarement mouillés grâce au pavois qui protège des embruns. Les bouchains permettent au bateau de se caler à la gîte, et il y a peu de mouvements brutaux de rappel dans les vagues puisque c'est un dériveur.

Mais pendant le voyage, nous avons quand même fréquenté quelques coins moins confortables que les autres. La traversée du golfe de Gascogne, pourtant en plein mois d'Août, nous a parue un peu agitée vers la fin, mais nous n'étions sans doute pas encore bien amarinsés. Entre Madère et les Canaries, un vent de travers 5-6 bien établi, une mer bien formée, et quelques grains orageux pour pimenter le tout ont été la cause de certains abandons pour la traversée de l'Atlantique sur les bateaux voisins. Il faut dire qu'il y avait tellement d'embruns que le pastis pris sur le pont en était salé!

Le spectacle a été grandiose aussi, et un peu impressionnant pendant deux jours, sur la route de Panama après la Guadeloupe. La mer surtout était grosse, le vent costaud (un bon 6-7, avec des rafales), mais portant. Et tout s'est calmé tellement rapidement à l'abri de la côte colombienne, qu'il n'en reste que des images superbes.



Et finalement, la navigation la plus "pénible" que nous ayons faite fut entre Bora Bora et Nouméa, avec une mer encore agitée, et un vent portant, mais très irrégulier en direction, et en force qui variait entre rien du tout et 35Nds bien établis. Ce furent des manoeuvres incessantes nuit et jour, et parfois sous des grains assez violents...

Le temps qu'il fait, c'est un sujet qui passionne les foules et bien sûr les marins. Alors aux escales ou à la radio, lorsque nous entendions parler de tempêtes terrifiantes, de creux de

douze mètres dans le raz de Sein, ou au contraire de calmes plats interminables, de moyennes inférieures à un noeud pendant des jours sur les routes que nous suivions, nous ne pouvions que rester très humbles et penser que nous avions beaucoup de chance!

Pour clore ce sujet météorologique, nous devons encore dire un grand merci à tous les copains radio-amateurs de Nouméa et d'ailleurs qui nous ont transmis régulièrement des cartes et prévisions lors de vacances BLU toujours animées et pleines d'humour.

ET QU'EST-CE QUE VOUS AVEZ CASSE EN ROUTE?

-Bonjour, nous sommes les voisins! Vous n'auriez pas un peu de joint pour nous dépanner?

- ah, ah, ah... de la pakalolo... mais c'est interdit par ici! quoique si tu vas te balader le soir à côté du marae, tu demandes aux jeunes qui fument...

- ah bon, merci pour l'info, mais là, c'est simplement pour réparer le moteur hors-bord...

A Nuku Hiva, le moteur de l'annexe donnait des signes de faiblesse, et c'est finalement avec un bout de carton soigneusement découpé et enduit de graisse que Bruno l'a réparé. L'autre moteur, le principal nous a aussi causé quelques soucis à l'arrivée sur Hiva Oa aux îles Marquises. L'alternateur nous donnait plus d'énergie que nous ne pouvions en consommer, et Ilboued avançait tellement bien pendant la traversée que nous n'avions pas fait tourner le moteur pendant une dizaine de jours. Si bien qu'à l'approche du mouillage, encrassé par le mauvais gas-oil des Galapagos, celui-ci a refusé de démarrer. Il était gommé. Mais Bruno a retroussé ses manches et mis les mains dans la mécanique. Grâce aussi au WD40, l'ami du marin, et à la gentillesse d'un mécanicien local qui nous a submergés de bons conseils et a emmené nos batteries pour les re-

charger à bloc chez lui, nous avons finalement retrouvé le ronron familier du moteur avec un plaisir indescriptible...

D'après nos lectures de quart de nuit, certains de nos prédécesseurs illustres passaient une bonne moitié de leur temps de voyage à recoudre des voiles qui se déchiraient aussitôt rehissées. A part le spi qui s'est déchiré sur la route de Panama, car il s'était pris dans le bout dehors, et l'enrouleur qui était coincé à l'arrivée sur les îles Loyauté, le grément ne nous a causé aucune inquiétude. Peut-être aussi fallait-il savoir être raisonnable par moments et réduire la voilure à temps pour ménager le matériel... Nous en avons croisé certains qui devaient se croire en régate autour du monde, et qui ont dû monter cinq ou six fois en haut du mât changer des poulies ou réparer des drisses en traversant l'Atlantique! Ce sujet était assez brûlant sur Ilboued, Brigitte ayant une fâcheuse tendance à penser que peut-être il faudrait affaler la misaine et rouler un peu de génois, alors que Bruno sortait pour enlever le ris déjà pris dans l'artimon... Mais les ordres du capitaine ont toujours été respectés à bord, et finalement tout s'est toujours bien passé!

Mis à part ces petits incidents, nous n'avons



vraiment pas eu de galères. La pompe à eau de mer s'est mise à fuir aux Galapagos. Bruno pourrait maintenant la remonter les yeux fermés, à force de l'avoir démontée et remontée plus de vingt fois. Mais il n'y a rien eu à faire, et nous avons fait la vaisselle sur le pont jusqu'à ce

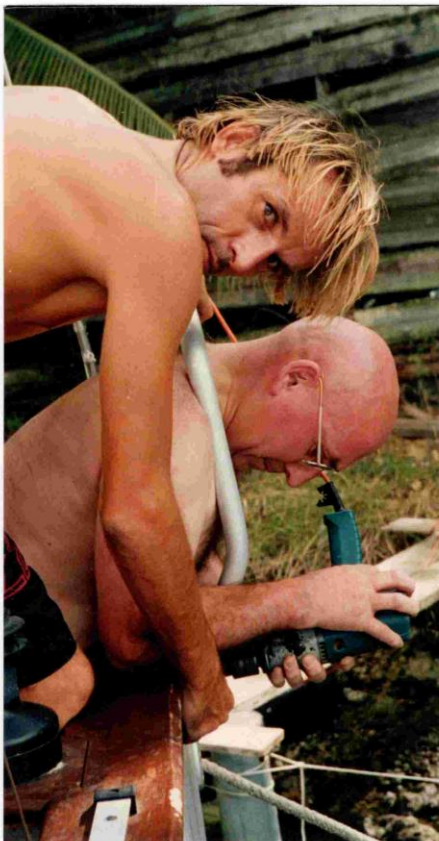
que Dominique nous amène une pompe neuve à Tahiti. Le câble coaxial du GPS, blessé au niveau du passage du pont, a fini par se sectionner, et nous sommes devenus des pros de la navigation astronomique pendant les quelques jours qu'il nous a fallu pour trouver une solution de dépannage...

Et c'est vraiment tout ce qui nous est arrivé! Un bateau bien préparé, bien rodé, c'est sans doute un des secrets d'un voyage réussi, lorsque l'imprévisible ne se manifeste pas!

ACTIVITE PERMANENTE !

Un bateau, c'est un atelier permanent, et pour partir l'équipage doit avoir une collection complète de casquettes diverses et variées, plombier, menuisier, peintre, électricien, mécanicien, voilier, cuisinier, etc, une boîte à outils conséquente, et assurer le service 24h sur 24! Lorsque de plus le capitaine est un peu du style Géo Trouvetout des océans, et imagine quasiment chaque jour un nouveau projet pour améliorer le confort du bord, il faut s'attendre à tout!

Les placards de la cabine arrière d'Ilboud sont bourrés d'outils entretenus avec un soin jaloux, les coffres situés sous la couchette avant sont pleins d'un matériel hétéroclite pouvant servir un jour, de pièces de rechange diverses, de bouts de bois et de pots de peinture... Mais cependant nous avons dû de temps en temps renouveler notre stock ou faire face à l'imprévu. C'est ainsi qu'à chaque escale il y avait toujours des défis à relever et des missions impossibles à remplir. Il a fallu arpenter toutes les ruelles de Porto pour trouver des filtres à gas-oil et à huile du bon modèle pour la vidange du moteur. A Naos, il y a eu la quête d'une mercerie pour dénicher le velcro et les élastiques qui servent à bloquer les cassettes du bord dans des étagères fabriquées à cet effet. Il a fallu braver l'angoissante mauvaise réputation de Colon pour s'équiper de la prise électrique qui nous a permis de nous raccorder au quai... Les courroies pour l'alternateur posé sur l'arbre d'hélice ont eu une fâcheuse tendance à s'user plus que prévu, et il a fallu s'en procurer de nouvelles dans des endroits parfois assez retirés. A Mindelo, aux îles du Cap Vert, par exemple, Bruno s'est vu entouré d'une dizaine de guides bénévoles, chacun se proposant de l'emmener dans l'endroit adéquat où il pourrait trouver son bonheur! A Suva, il y avait un choix trop grand de courroies, et c'est bien sûr une mauvaise que Brigitte et Christine ont ramenée la première fois... La mise en place de la dite courroie était ensuite une autre paire de manches, et se traduisait généralement par une bonne demie journée de jurons et



de grommellements qui s'échappaient de la cale moteur.

Mis à part quelques incidents minimes, nous n'avons pas eu de galères ni de mauvaises surprises pendant ce demi-tour du monde. La préparation y est sûrement pour beaucoup, mais c'est aussi grâce à un entretien soigné et régulier du bateau et du matériel. Nous avons caréné la coque une fois à Lisbonne avant de traverser l'Atlantique, puisque nous n'avions pas eu le temps de le faire avant. Et nous avons recommencé en Guadeloupe pour tondre le gazon qui avait poussé dans la marina de Bas du Fort. Ensuite, il a suffi de brosser de temps à autre la ligne de flottaison pour qu'Ilboud soit toujours impeccable!

Côté grément et voiles, pas de soucis non plus à signaler. Il faut dire que nous avons eu Victor Tonnerre, notre voilier préféré, à bord pendant une semaine qui a passé son temps à tout vérifier, contrôler, renforcer, épisser, etc... Un souvenir majeur de son passage reste quand même la corde de la cloche qu'il a mise en place en grande cérémonie au beau milieu des palétuviers de la rivière salée! Lorsque nous sommes partis de Groix, nos voiles avaient déjà 6 ans et 12000 milles. Nous avons fait un contrôle général et complet de l'état du bateau à Nouméa, après 12000 milles d'alizés, et avant l'étape suivante jusqu'à la Thaïlande que Bruno s'appretait à faire en solitaire. Les voiles devraient tenir encore plusieurs fois 12000 milles!

Alors c'est quoi ce bricolage dont nous parlons tout le temps, puisque tout va toujours bien à bord? Et bien par exemple la liste des choses à faire à l'escale aux îles du Cap Vert comprenait entre autres: vérifier le circuit électrique, chan-

ger la courroie de l'alternateur, remettre une anode sur l'arbre d'hélice, s'occuper de l'étanchéité du prisme arrière, changer le joint des WC, vérifier la soute à eau, etc... A Panama, il fallait encore changer la courroie de l'alternateur, mais aussi nettoyer la cale moteur, faire repasser la troisième bosse de ris dans la bôme, réparer le spi, vérifier l'usure des écoutes de foc, réparer l'antenne de la petite radio, recoudre les coulisseaux de misaine, fabriquer une petite table pour l'arrière, etc... La routine, quoi!

NEGATIF

QUELQUES MAUVAISES SURPRISES

- ☞ Le coût de la vie en Polynésie Française et en Nouvelle Calédonie
- ☞ Les affreux nonos des plages des Marquises
- ☞ Le vol de notre vélo à Las Palmas (c'était en ville). Par contre, en prenant des



précautions élémentaires, c'est à dire fermer le bateau dans les ports, nous n'avons jamais eu de problèmes. Une seule fois, à Raiatea, une paire de tennis qui traînait sur le pont d'Ilboud a dû faire le bonheur d'un jeune polynésien... Nous avons bien sûr entendu quelques histoires de vols, au mouillage à Suva ou à Panama, nous avons été témoins de l'émotion de Marion sur un bateau voisin à Papeete, qui s'est réveillée avec un Tahitien endormi à côté d'elle sur sa couchette... Mais depuis notre passage en Dominique, une bonne étoile a veillé sur nous!

☞ Le comportement décevant de quelques (et heureusement plutôt rares) navigateurs de rencontre. Les détails sont sans intérêt, mais le monde des circumnavigateurs est tellement petit que c'était assez amusant de constater comment de belles casseroles traînaient derrière certains d'un bout à l'autre du Pacifique!



L'INDISPENSABLE INTENDANTE



L'expérience était intéressante, prévoir et gérer le quotidien sur un bateau en balade autour du monde... Sur un bateau, nous étions donc parfois au milieu d'un océan, et parfois dans un mouillage idyllique, mais souvent loin de tout supermarché... Autour du monde, nous avons découvert des pays exotiques, aux marchés colorés mais dont les étalages présentaient des montagnes de fruits et légumes inconnus! Finalement, nous avons survécu, et même bien vécu, et découvert, goûté et savouré plein de saveurs nouvelles au fur et à mesure des étapes. Il a suffi d'un peu d'imagination, d'anticipation et d'organisation pour que tout se passe bien.

Nous avons régulièrement fait du pain ou des crêpes, des conserves avec les poissons que

nous pêchions, des confitures et des tartes avec les fruits que nous ramassions... Nous n'avons manqué de rien, même si certains équipiers de passage oubliaient parfois que la prochaine épicerie était à plusieurs centaines de milles, et s'offraient des tartines beurre-confiture-miel-chocolat pour le goûter, en pillant les réserves du bord... Mais ni Bruno ni moi ne sommes vraiment gourmands, et tout en veillant à faire des repas bien équilibrés, nous avons pris un certain recul par rapport à la nourriture au fil du voyage.

Il y a quand même eu une ou deux alertes un peu sérieuses. Nous avons par exemple frôlé la panne de gaz au départ des îles Canaries. Les bouteilles de 2kg pour lesquelles les supports de la cuisine d'Illboued sont spécialement adaptés, y étaient tout simplement introuvables. J'ai arpenté des rues, pendant des après-midi entières, un sac plein de bouteilles de butagaz en bandoulière, pour tenter de les échanger ou de les faire recharger. J'en ai rêvé la nuit, nous faisons du feu dans des boîtes de conserve pour faire chauffer la bouilloire, ça faisait des marques sur le pont que je repeignais la nuit pour masquer les dégâts... Et finalement, c'est à la Gomera que nous avons déniché un petit bazar avec des bouteilles adéquates qui m'a permis de retrouver le sommeil!

Mais au quotidien, les problèmes étaient plutôt terre à terre. A cause d'un oeuf pourri, vermine et asticots ont proliféré dans un placard, en contaminant tous les autres oeufs soigneusement rangés en prévision de la traversée Panama-Marquises. Pensant bien faire, j'ai trempé tous ces oeufs quelques secondes

dans de l'eau bouillante pour les nettoyer. Mais le remède, sans doute mal appliqué, fut pire que le mal, car par la suite seul un oeuf sur cinq à peu près était mangeable!

Il a fallu parfois inventer quelques recettes, délicieuses au demeurant, de cocktail de fond de cale pour respecter la sacro-sainte tradition de l'apéro du soir... A ce propos d'ailleurs, le casse-tête était plutôt de trouver des idées pour les traditionnels et obligatoires amuse-gueules d'accompagnement. Mais il avait toujours moyen de se tirer d'affaire, avec des toasts à la Vache-qui-rit, surmontés d'une goutte de ketchup en dernier recours...

Et au jour le jour, c'était plutôt amusant de se creuser la tête pour imaginer des repas en utilisant les moyens du bord. Nous avions pris l'habitude d'afficher au-dessus de la table à cartes les menus du jour, signés par le capitaine, histoire de nous mettre en appétit dès le matin. Le déjeuner était régulièrement constitué d'une salade du jour, salade spéciale, salade exotique, ou autre salade composée... Et il y avait toujours en option le poisson du jour au cas où... Les menus n'étaient pas toujours respectés, selon l'inspiration de la cuisinière ou les caprices de l'équipage, mais en les utilisant, nous pourrions sans doute éditer un livre de recettes de cuisine, s'il n'y en n'avait pas déjà autant...

Au terme d'un demi tour du monde, nous avons tous les deux un peu maigri, mais n'avons jamais eu aucun problème de peau, d'estomac, ou de santé. Maintenant ce sont les repas familiaux et traditionnels de notre bonne cuisine française qui me paraissent un peu trop riches et lourds à digérer!

POSITIF

LE TOP 10 DE BRIGITTE !

Qu'est-ce que vous avez préféré? Quelle escale était la plus belle? etc, etc... Il est impossible de répondre à ce genre de question. Chaque endroit, chaque partie du voyage est lié à tellement d'images, de paysages, de rires et de rencontres. Alors, à titre indicatif, et sans hiérarchie aucune, voilà une petite liste non exhaustive de très beaux souvenirs:

- ♣ Tous les copains de rencontre devenus pour certains de vrais amis, et les soirées de fous-rires et d'histoires partagées
- ♣ Les images du bout du monde des archipels du Pacifique, cocotiers et lagons bleus, les fonds sous-marins, les couchers de soleil, la croix du Sud et les ciels étoilés
- ♣ Le plaisir immense à chaque visite d'un "métro" venu vivre un petit bout de notre voyage
- ♣ L'accueil fabuleux qui nous attendait à Nouméa: le responsable du port contacté par VHF (c'est la règle) était sur le quai pour amarrer le bateau, le policier de la PAF est



resté discuter dans le carré une bonne partie de l'après-midi, les copains BLU, dont nous ne connaissions que les voix, sont venus nous chercher pour boire un pot, en s'excusant de ne pouvoir nous offrir une baguette fraîche (c'était un Dimanche), et tous les jours de nouveaux amis sont passés...

- ♣ Les fêtes du ponton de Naos
- ♣ Le rayon vert aperçu au large de la Dominique
- ♣ Les dégustations des "petits cadeaux" cachés dans les soutes, les pâtés d'Aline, les petits fromages de chèvre de Claire, les confitures de Colette, les bonnes bouteilles

de Paul...

- ♣ La pêche à la langouste, au clair de lune sur la barrière de corail à Rangiroa. Les vagues venues du large se brisaient à nos pieds sur le récif, de l'autre côté, le ciel étoilé se reflétait dans l'eau miroir du lagon, et le spectacle était fabuleux
- ♣ La joie de trouver du courrier en poste restante, des dessins, des nouvelles... et pourtant il doit rester un paquet de lettres qui attendent désespérément notre passage tout le long de notre parcours!
- ♣ Les journées de mer sur Illboued, qui s'est montré un bateau idéal pour le voyage

NOUVELLE DONNE

LA REVOLUTION DES INSTRUMENTS

Une bonne partie de mes soirées d'enfance, je les ai passées à dévorer les récits de mes illustres prédécesseurs. Slocum l'initiateur, Gerbault la catastrophe, Vito Dumas le stoïque, Toumelin l'impeccable, Bardiaux la frime, Auboiron le philosophe, Moitessier le visionnaire, Jean Gau la lenteur et tous ces autres navigateurs écrivains improvisés m'enchantaient et peuplaient mes nuits. Lorsqu'enfin mon tour arriva, lorsque moi aussi je pris la mer pour le grand voyage je réalisais bien vite que les temps avaient changé. Bien sur que l'océan est toujours le même mais les progrès technologiques ont bouleversé la donne et le face à face en est transformé.

Les coques en bois massif lourdes, à l'entretien exigeant et mangées aux taretts dans les eaux tropicales sont maintenant construites dans des matériaux plus résistants, plus légers et nécessitant beaucoup moins d'entretien: aluminium (attention à l'électrolyse), stratifié (attention à l'osmose),... Pour le gréement, les voiles en tergal ont remplacé celles de coton qui pourrissaient d'humidité. le haubannage en acier nécessitant de fréquentes couches de peinture ont cédé la place à l'inox. Les cordages en fibres naturelles putrescibles sont maintenant synthétiques; à section égale ils ont de bien meilleures propriétés mécaniques. Tout ce qui était autrefois en bois, bronze, acier, verre est maintenant en aluminium, céloron, inox, plexiglas, nertalon, fibre de verre, etc.. matériaux plus légers, plus résistants et beaucoup plus adaptés à l'élément marin.

Côté précision de navigation et sécurité l'apparition du GPS (appareil permettant de connaître sa position en permanence et dans le monde entier) à bouleversé le grand art. Terminés les acrobaties et le casse-tête des visées au sextant, finies les angoisses des atterrissages sur les côtes basses et frangées de récifs, oubliée l'estime imprécise des journées sans astre; à 150 mètres près le petit appareil affiche la position. Bien sur, dans les caboulots enfumés des fonds de port, de vieux loups de mer vous expliqueront avec véhémence que ce n'est pas la vraie navigation, sans doute les mêmes qui, 5 siècles auparavant refusaient d'utiliser la diabolique boussole. A bord nous avions un GPS et deux sextants. La redondance est nécessaire, toute électronique peut tomber en panne mais un sextant peut également tomber, se fausser, ou briser ses miroirs. Nous avons fait de nombreuses visées astronomiques pour ne pas perdre la main. En général la précision était excellente puisque l'écart entre la position donnée par le GPS et celle donnée par la visée du soleil était inférieure à 2 milles. Pourtant la disparition du sextant de l'équipement de navigation des voiliers au long court est à mon avis imminente. Le prix d'un positionneur autonome est maintenant inférieur à celui d'un sextant de moyenne qualité (sans parler du coût des éphémérides indispensables), donc nous en aurons plusieurs à bord ce qui réglera le problème de la panne éventuelle. Nul ne peut



aller contre le progrès mais nous serons nombreux à déplorer cette disparition, nous y perdrons beaucoup de contact avec la nature et de la connaissance du mouvements des astres (la tête dans les étoiles...)

En ce qui concerne la survie de l'équipage, là aussi le progrès a considérablement modifié la donne. Nos mères restées à terre pouvaient

dormir sur leurs deux oreilles. Le radeau de survie automatique, sorte d'énorme bouée ronde avec un fond gonflable et une tente nous permet, en cas de perte totale du bateau, de nous réfugier au sec en attendant le secours. Son complément indispensable, la balise Sarsat, pourrait de n'importe quel endroit du globe émettre notre identification et notre position. A priori, grâce à ce système les secours peuvent arriver dans les 48 heures.

Je terminerai sur l'appareil qui, avec le GPS et la balise de détresse, a la plus transformé la vie du navigateur au long cours: le pilote automatique. Celui du bord était magique. Branché en permanence pendant toute la traversée, il nous a presque fait oublier qu'il y avait une barre sur le bateau. Les mains et l'esprit libre pendant les quarts de veille, qu'il était bon de regarder l'infatigable timonier mener inlassablement le voilier sur le bon cap.

ILBOUED A LA LOUPE

CARACTERISTIQUES

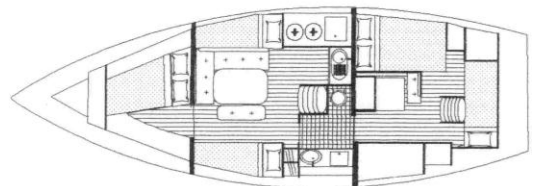
Conception:
Dominique Paulet - SBERN

Constrution:
Coque aluminium:
Chantier Richeux (CNAM)-
St Malo
Pont CP stratifié + teck et
Aménagements:
Chantier Labbé - St Malo
Gréement voilure:
Voilerie Tonnerre - Lorient

Lancement en juin 1987

Longueur hors-tout: 13,40m
Longueur coque: 11,99 m
Longueur flottaison: 9,60 m
Largeur: 4 m
Tirant d'eau dérive haute:
1,0 m
Tirant d'eau dérive basse:
2m
Déplacement à vide:
8 t env.
Lest: 2,5 t
Surface de voilure: 116 m²
Moteur: Bukh 36 ch

EQUIPEMENT:
GPS MLR,
Pilote automatique
Autohelm 7000 sur vérin
hydraulique,
Radar Furuno,
Sonar Incastec,
Alternateur d'arbre d'hélice
Valeo,
Eolienne Aérodine,
Radio BLU...



28.000 milles de navigation sans soucis

Ilboued, en incluant les équipements ajoutés depuis son lancement aura coûté approximativement 900 Kf

MAIS OU SERIONS NOUS SANS VOUS ?

EN TOUTE MODESTIE

QU'EST-CE QUI FAIT REVER LES KIDS ?

LA REDACTION DE GAETAN



Sujet: Il vous est sans doute arrivé de rencontrer un être exceptionnel. Il vous appartiendra dans l'introduction de définir l'aspect exceptionnel de cette personne, puis

au cours du développement, de donner en premier lieu son aspect physique et en second lieu son aspect moral. En guise de conclusion, vous nous direz quel aura été votre sentiment personnel sur cette rencontre.

Bruno Paulet c'est mon oncle mais c'est aussi quelqu'un de formidable. Il a réalisé un rêve: il peut tout faire sauf de la magie.

1m75, ce n'est pas un chiffre biblique mais on a l'impression que cela lui porte bonheur. Les yeux châtain et les cheveux aussi. Il a une voix grave et un peu de barbe. une silhouette droite

avec toujours une casquette de marin sur la tête: il a vraiment l'allure d'un vieux loup de mer. Il est agile pour monter en haut du mât de son bateau et musclé pour tirer sur les écoutes. Il a souvent à la bouche une pipe en écume de mer avec des cendres de tabac parfumées dedans. C'est pour lui tout un art de curer sa pipe et de la bourrer avec ses doigts agiles.

Pas question de gâcher la moindre chose avec mon oncle. Pour lui tout se recycle, il prend grand soin de son bateau, c'est une goélette. Dans quelques uns des ports bretons on l'appelle le "rêveur" grâce à son rêve qu'il a réussi à réaliser. Il est joyeux, doux, quelquefois râleur. Il veut que tout soit bien fait. Il a tout quitté pour sa passion: le bateau. Depuis qu'il est petit il aime le bateau. Il a une amie qui elle aussi a tout quitté pour le rejoindre. C'est quelqu'un qui a besoin d'amis et qui en a beaucoup.

Je suis heureux de l'avoir comme oncle et je pense partager sa passion. Il a fait beaucoup de choses incroyables avec son amie et son bateau.

ATTENTION !!

CECI EST UNE VERITABLE INVITATION AU VOYAGE



DU BON USAGE DE LA COPROPRIETE

Posséder un quirat de l'Ilboued et le laisser partir à l'autre bout du monde, est-ce opter pour un placement de bienfaisance ?

Pas si bête. Le tarif des billets d'avion est de moins en moins prohibitif, le chez-soi du bord moins cher que l'hôtel. On peut même en faire profiter des amis.

Extraordinaire avantage d'avoir une cabine réservée sur un paquebot privé, disponible successivement près des sites qui font rêver. J'en ai disposé à la Guadeloupe, aux Iles-Sous-Le-Vent, à Phuket. Le scénario est à chaque fois le même, celui d'une petite croisière : navigation diurne pour admirer le paysage, escale dès le

soir auprès d'une plage à cocotiers ou contre un apportionement sauvage. Le climat est égal, au meilleur des saisons que s'ingénie à suivre le bateau, la baignade idéale. J'ai eu quatre étés en un an (en comptant l'aouët breton, il ne faut pas l'oublier).

Il ne s'agit bien sur que de flashes, insuperposables. L'accès au charme de la rade des Saintes ne se compare pas au choc de l'irruption dans le lagon de Bora Bora. La profusion des flots de toutes formes, au fond de la baie de Pang'Na, coupe le souffle d'une autre façon.

Tout le monde ne peut pas être quirataire de l'Ilboued. A tous je dis: il existe une autre façon de profiter de ces éblouissements, en locataire (charter), pensez-y.

D.P.

ANTOINE, PASSAGER LYRIQUE SENSATIONS

Après la croisière,

Joye de découvrir sur l'Ilboued avec Bruno, Les pêcheurs de Khrabi, les pirogues longue queue, Les plages de Phi-Phi, et turquoises ses eaux, Et au nord, Phang'Na Bay, aux rochers merveilleux, De rencontrer les Thaïs, et leur très beau sourire Qui ravit l'âme, autant que mers chaudes, le corps.

Voir Phuket plutôt que Naples, avant de mourir, Et au retour, rester sous le charme, encore.

A.B.

CONGRATULATIONS

Que seraient les pauvres navigateurs s'il n'y avait les parents et les amis qui veillent sur eux à terre?

L'IaV souhaite les remercier tous et en particulier:

Dominique Paulet, papa de Bruno, heureux quirataire de l'Ilboued (copropriétaire) qui nous envoyait des nouvelles à chaque escale, qui nous a fait faire des découvertes merveilleuses lors de ses séjours à bord aux Antilles et en Polynésie et qui a été le premier visiteur Thaïlandais.

Nos parents qui ont patiemment et méthodiquement dupliqué et diffusé cette gazette.

Victor Tonnerre, célèbre voilier, qui à chacune de nos nombreuses demandes remuait ciel et terre pour nous satisfaire.

Tous les amis terriens qui ont transformé nos escales en Guadeloupe, à Tahiti, à Nouméa...

CHARTER MODE D'EMPLOI

CROISIERE-DECOUVERTE SUR ILBOUED AUTOUR DE L'ARCHIPEL DE PHUKET

7 jours/6nuits, arrivée à bord le samedi soir, fin de la croisière le samedi midi suivant. (possibilité de réserver des chambres sur place).

Tarifs

Location de l'Ilboued avec son Skipper (PPV): décembre à mai: 5500 FFR

juin à novembre 4500 FFR

6 passagers maximum, 2 passagers minimum (tenir compte de la répartition des couchettes: 2 doubles/ 3 simples)

Le prix comprend: la croisière, l'hébergement à bord, l'encadrement par le skipper, le transport aéroport-bateau

Il ne comprend pas: l'assurance personnelle, le transport aériens, les repas, les boissons alcoolisées, les visites, les dépenses à terre et les excursions.

Nous irons vous accueillir à l'aéroport de Phuket. L'itinéraire de la croisière est modulable en fonction des désirs des passagers et de la sécurité du bord (plongée, plage, randonnée à terre, remontée de rivières, découverte de grottes marines...)

Contact: Brigitte Doligez

7 rue Baillou

75014 Paris

Tel et Fax : (1) 45.45.35.13



Rédaction
Brigitte Doligez
Bruno Paulet
Dominique Paulet

Pour tous courrier, questions, informations, abonnement:

CONTACT

Brigitte Doligez - 7 rue Baillou
75014 Paris - Tel et Fax: (1) 45.45.35.13

Bruno Paulet - 7/34 Chao Fa Road
Phuket 83000 - Thailand
Tel et Fax: 19.66.76.21.44.89