TOUJOURS PLUS A L'OUEST

DANS LES COULISSES D'UN TOUR DU MONDE A LA VOILE

SEBASTIEN JOSSET
GABRIELLE PEUBE

- 2DE PARTIE -
DE PANAMA A SINGAPOUR

SOMMAIRE

Londres
Cherbourg
Gibralta
Rabat
Canaries
Guadeloupe
Martinique
Cap Vert
Mer Rouge
Golfe d'Aden
Madagascar
St Helene
Maurice
La Reunion
Durban
Le Cap
Cap de Bonne Espérance
Cap Horn

TRAVERSEE DU PACIFIQUE 6
Panama-Marquises

POLYNESIE 16
Marquises
Tuamotus
Tahiti et ses îles

COOKS TONGA 48
Iles Cook
Niue
Royaume des Tonga

VANUATU 62

NOUVELLE - CALEDONIE 72

AUSTRALIE 84
Arrivée
La grande barrière
Le Nord

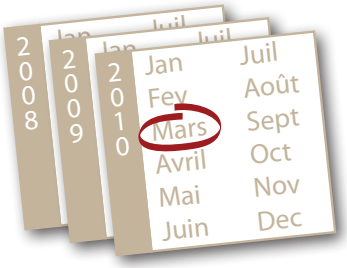
INDONESIE 96
Bali
Bali-Singapour

SINGAPOUR 112

MALAISIE 118
Danga bay
Langkawi

Calme plat dans le pot au noir.

TRAVERSEE DU PACIFIQUE



La Traversée du Pacifique

Passer le pot au noir..

EN BREF

Traverser le Pacifique en quelques chiffres :
- 3 000 miles
- 33 jours
- 120 l d'eau
- 60 l de gasoil
- 1 voilier croisé
- 1 sous-marin russe ?

La traversée se fait en février pour bénéficier de 6 mois de plaisir dans les îles.

Je m'apprête à traverser l'océan Pacifique. Après l'Atlantique, c'est la deuxième traversée mythique à laquelle je m'attelle, et je sais d'avance que cela sera plus compliqué. Je suis donc un peu fébrile, mais heureux de larguer les amarres à nouveau. J'ai prévu une première escale aux îles las Perlas, juste à la sortie de Panama, histoire de reprendre doucement mes marques. Puis ce sera les Galapagos, et ensuite les Marquises.

Prêt à partir

Pour effectuer les formalités de sortie du Panama, le plus compliqué consiste à trouver le bon immeuble, perdu au fin fond de la zone des docks. Ensuite tous les bureaux sont à proximité les uns des autres, et une demi-journée est largement suffisante pour tout boucler. Après une dizaine de coups de tampons, autant de signatures, de photocopies et quelques dollars, je me retrouve plus riche d'une grosse poignée de paperasse et autorisé à quitter le pays par la mer.

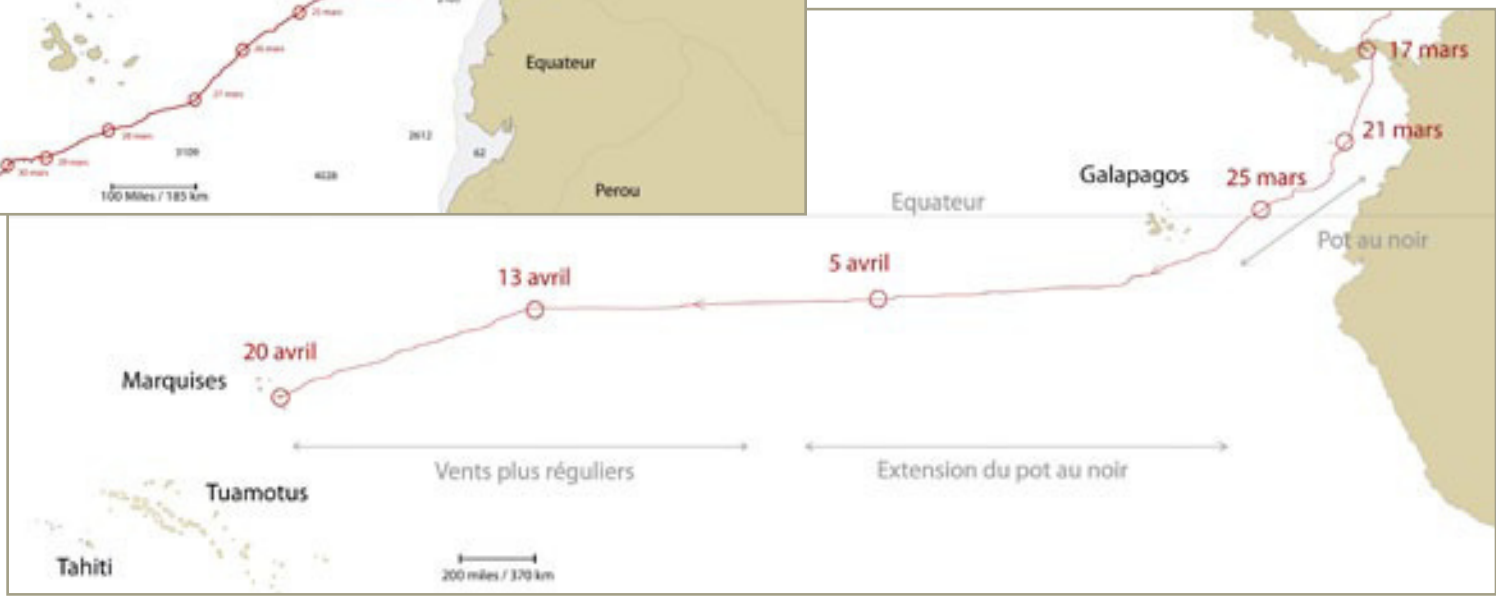
L'avitaillement est fait : des briques de lait, des jus de fruit, quelques bouteilles d'eau au cas où, des conserves, des fruits, des légumes, des œufs… Les placards et le frigo débordent, de quoi tenir trois mois, tout est prêt pour le départ.

Déjà des réparations

17 mars :

Une fois la bouée de mouillage larguée, je passe au ponton du Balboa Yacht Club pour remplir les réservoirs d'eau à ras bord et enfin prendre le large. En hissant les voiles dans le chenal, je constate que deux des chariots de grand-voile sont en voie de rupture. Les voiles n'ont pas servi depuis les San Blas, et en deux semaines, le sel qui s'était infiltré entre l'axe en inox et le plastique a gonflé et provoqué des fissures. Il serait raisonnable de faire demi-tour

Traversée du Pacifique.



Coucher de soleil sur le Pacifique.

pour remplacer ces deux chariots par deux neufs, mais cette idée m'est insupportable. Je suis parti pour une traversée d'un mois, je ne vais pas baisser les bras au bout de vingt minutes ! Je sors donc mon kit époxy bi-composants et j'entreprends de les renforcer. Le premier chariot tiendra tout de même trois semaines avant de lâcher et d'être remplacé par un coulisseau cousu à la main dans un bout de sangle avec du fil et une aiguille. Le second tiendra même jusqu'à Nouméa où il sera remplacé par un chariot neuf.

Un vol de canards et des petits dauphins sombres accompagnent le Gwen tandis que nous slalomons tranquillement entre les nombreux cargos au mouillage à la sortie du port. En attente de passage ou de chargement, ils occupent l'horizon. Un vent de liberté souffle paisiblement, la météo est idéale et Gwen file à bonne allure. La nuit se couche sur le rail de Panama, et je me retrouve à longer les îles Las Perlas de nuit. Le vent est idéal, et j'ai rapidement repris mes marques, je décide de ne pas m'y arrêter, et continue direction l'île Malpelo à mi-chemin des Galapagos.

Des détritus à perte de vue

Le ciel est somptueux, un véritable camaïeu de bleu délicatement zébré de nuages ivoire, et contraste avec l'eau du golfe de Panama, opaque et constellée de détritus et bois flottés en tous genres. En

LES REPARATIONS

Les quatre écrous du guindeau ont cassé net

Les fabricants recherchent le meilleur rapport rigidité/poids/prix pour leurs voiliers. Les coques sont donc faites en résine polyester renforcée avec de la fibre de verre. La résine polyester qui est poreuse va absorber lentement l'eau et se délaminer. La coque est donc recouverte d'un gel coat qui lui est un peu plus imperméable et va la protéger.

En cas de casse, le polyester se répare simplement. Il faut poncer la résine, dégraisser à l'acétone et refaire un mélange résine polyester/durcisseur/charge fibreuse.

Pour une réparation plus rapide, il est possible d'utiliser de la résine époxy. L'époxy a l'avantage de bien adhérer sur le polyester, d'être étanche et simple à manipuler. Par contre le polyester n'adhérant pas sur l'époxy, en cas de seconde réparation, il faudra continuer à l'époxy ou poncer et refaire une réparation complète au polyester.

L'epoxy adhère sur à peu près tout, j'ai donc pu l'utiliser aussi pour renforcer les chariots de voile.

Le chariot de grand-voile renforcé à l'époxy tiendra trois semaines avant d'être remplacé par une sangle.

Le pot au noir
1/ Calme plat
2/ Vent tournant
3/ Pluie

deux jours, la coque viendra heurter deux troncs d'arbres, et sera en permanence entourée de bottes, tongs, branches et sacs plastiques divers… L'eau est tellement chargée en gros débris que j'ai remonté l'hydrogénérateur. L'hélice au bout de ses 10 m de cordage risquerait en effet de s'arracher. Il est impossible d'éviter tous les troncs d'arbres flottant entre deux eaux et difficiles à discerner. Parfois quelques-unes de leurs branches se dressent à la verticale au-dessus de la surface, parfois non. Le dernier tronc devait être gros. J'étais dans le carré quand j'ai entendu un choc sourd provenant de l'étrave, j'ai senti le voilier monter dessus, le tronc glisser en raclant sous la coque, cogner dans la quille, forcer, pivoter et percuter le safran.

Encore des réparations…

Le safran n'a pas apprécié, un bruit caverneux et désagréable filtre de la coque. Le temps de démonter les panneaux arrière pour vérifier son état, et je me perds en jurons. L'axe du safran qui était stratifié à l'époxy contre la paroi s'est décollé, et il se balance de gauche à droite dans un grincement déchirant. Une barre franche aurait gardé ce tube bien vertical, mais Gwen est équipé d'une barre à roue qui exerce un gros bras de levier à chaque coup de barre du pilote. À court terme, ce n'est pas dramatique, mais à la longue le fond de la coque risque de se déchirer. C'est pourquoi, il faut absolument fixer cet axe baladeur rapidement.

Je commence par mettre une bonne vingtaine de vis inox en partant de la base et en remontant pour diminuer l'amplitude des mouvements de l'axe. L'ancienne stratification tient bien, et constitue un support solide pour les vis. Une fois le tube de nouveau solidaire de la paroi, je refais une nouvelle stratification époxy, malgré les conditions de travail difficiles : allongé sur le dos, les bras tendus avec le piston du pilote qui bouge sous le nez, j'ai connu plus confortable. Ça m'a pris la journée, et les finitions ne sont pas terribles, mais ça ne bougera plus d'un poil d'ici Tahiti, où je serai plus à l'aise pour refaire du vrai bon travail. Je dormirai dans le carré pour ne pas être intoxiqué par les vapeurs mais je peux enfin profiter de la traversée…

Le pot au noir

Jusqu'à l'île colombienne de Malpelo, la navigation est agréable : grand ciel bleu, peu de vagues, et du vent. Que demander de plus ? C'est l'occasion de faire un tour chez le coiffeur et me couper les cheveux

avec la tondeuse embarquée en prévision. Cela permettra de faire des économies d'eau au moment des shampoings ! Mais cette météo idyllique n'est que de courte durée : une fois passée l'île, je découvre le fameux pot au noir. Les Anglais appellent cette zone les "droldrums", ou les "horse latitudes". Une zone de vents bizarres, qui passent du nord au sud en vingt minutes, de 5 noeuds à 25 noeuds en un instant, avec une large prédominance de grands calmes plats sous un ciel bas. Le grand bazar, quoi ! Ce temps extrêmement changeant va durer cinq jours... Une éternité ! Cinq longs jours durant lesquels la famille assurant la logistique depuis la France m'envoie tous les matins un sms météo sur l'iridium.

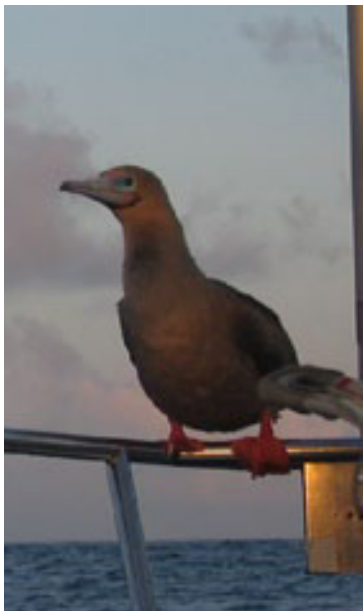
Le ciel est noir, d'énormes nuages créent un plafond très bas qui se reflète sur l'eau huileuse. Par moments, de grosses averses tropicales s'abattent sur le Gwen Ru, puis laissent place ensuite à des journées entières de calme plat.

Pour compliquer la situation, alors que les cartes promettent un courant sud, le courant porte au nord. Je me retrouve donc à alterner voile et moteur, tout en rationnant le gasoil, dont les réserves s'épuisent vite, même si le Volvo est sobre comme un chameau.

Des veilles interminables

Pour corser le tout, bien que située à plus de 100 miles des côtes, la zone est constellée de dizaines de petits esquifs en bois, invisibles au radar, et qui tirent d'énormes filets. Ces pêcheurs sont lâchés en mer pour plusieurs jours par un gros chalutier qui vient collecter régulièrement leur pêche. Les hommes passent leurs journées en plein soleil avec à peine de quoi survivre. Aussi, lorsqu'un voilier se prend l'hélice dans leurs filets, et il y en a régulièrement, ces pêcheurs sont heureux de voir du monde et ne ratent pas l'occasion de glaner boissons et nourriture. J'ai la hantise de renverser un de ces bateaux de nuit, souvent ces hommes ne savent même pas nager. M'étant aperçu qu'ils parasitaient le canal 16 de la VHF, je fais des veilles interminables, redoublant d'attention au moindre grésillement de la VHF. Inutile de dire qu'après cinq jours de veille en dormant par intervalles de 45 minutes, je suis complètement déphasé, défoncé par la fatigue. Je ne prépare les repas et ne règle les voiles que par automatisme. J'ai bien conscience de réagir et de penser au ralenti, aussi fais-je très attention à ne pas tomber à l'eau lors des manœuvres.

Se cultiver...



Mon petit passager clandestin.

De la visite

Un petit oiseau est venu s'installer sur le bateau. Il est sympathique, mais ne parle pas beaucoup, et comme tous les oiseaux se soulage partout. Tous les matins, je nettoie mes panneaux solaires recouverts de fientes gluantes. C'est incroyable qu'un aussi petit oiseau pollue autant !

Enfin sorti du pot au noir

Au bout de ces cinq jours, la météo change, le ciel repasse au bleu et le vent se lève, doucement puis franchement. Même le courant pousse le voilier dans le bon sens. Gwen Ru est enfin sorti de la zone terrible ! Pour profiter pleinement de la fenêtre de beau temps, je décide de faire l'impasse sur les Galapagos, et remets même l'hydrogénérateur à l'eau. De toute façon, j'avais envie de m'offrir la traversée du Pacifique Panama-Marquises sans escale. C'est l'occasion !

Franchir l'Équateur

25 mars 2010, 17h40 :

Depuis ce matin je surveille le GPS. Je l'ai pris régulièrement en photo, et j'ai même réalisé un petit film. Heure après heure, le

Une belle journée sous spi.

Dans quelques secondes la latitude 0°00.000.

Génois tangonné.

mythique 0° Nord se profile puis se transforme en 0° Sud.

C'est fait, je suis dans le Pacifique Sud ! J'ai maintenant officiellement la tête en bas. Je passe la Latitude Zéro avec une pensée pour Mike Horn qui, à pied, à vélo et en voilier, a réalisé l'exploit il y a quelques années de boucler le tour de la planète en suivant l'équateur.

Les tour-du-mondistes suivent un calendrier imposé par les saisons. Ainsi tous les ans, en mars, une centaine de voiliers s'élancent pour la traversée du Pacifique. Il devrait donc y avoir foule avec moi. Pourtant depuis mon départ de Panama je navigue seul. Enfin ce matin j'aperçois un voilier au loin, nous passerons l'équateur ensemble, mais rapidement il aura disparu.

Un vent changeant

La zone au sud des Galapagos est une extension du pot au noir, la météo y est un peu plus stable, et la navigation moins pénible, mais elle reste inconfortable. Le vent va forcissant, et par moments la gîte est tellement forte que le matelas de la cabine glisse et remonte le long de la paroi. Gros point positif, il n'y a plus les embarcations de pêcheurs, et dès le premier soir, je décide de m'offrir une vraie nuit : je règle le pilote pour maintenir le bateau en vent arrière et coupe l'alarme pour ne pas être réveillé toutes les dix minutes. Durant mon sommeil, le vent qui a tourné à 180° fait faire demi-tour au Gwen et me ramène durant plusieurs heures vers Panama. Je ne m'apercevrai du changement de cap qu'au petit matin, frais et dispo en pestant sur le trajet à refaire. Ce demi-tour inquiétera beaucoup la famille qui suit la balise du Gwen Ru sur Internet, et qui se demande alors ce qui a bien pu se passer à bord.

27 mars 2010 :

Les vents sont devenus plus réguliers, et

j'ai repris l'habitude de naviguer sous spi, qui est vraiment la voile idéale. Le bateau avance à plat, sans gîte, et je peux profiter de la navigation, confortablement installé sur la banquette, à lire un livre ou faire des mots croisés. C'est d'ailleurs bien calé dans le cockpit, à savourer la navigation, qu'en milieu d'après-midi j'aperçois au loin une baleine, puis deux, puis un troupeau entier. Il y en a partout autour du Gwen, à perte de vue. C'est magique.
C'est impressionnant la félicité et l'apaisement que l'on peut ressentir quand les conditions sont aussi idéales qu'aujourd'hui. La mer est belle, les vagues sont longues et passent sous la coque sans heurt. Le vent est doux et le voilier avance tranquillement à 4 noeuds. Rien ne souffre. Le soleil tape. Tout juste quelques nuages pour apporter une touche de blanc dans tout ce ciel bleu. Je savoure chaque instant qui passe comme unique.

Jeudi 1er avril :
À 6h23, un choc sourd contre la coque me tire du sommeil. Légèrement en vrac, je monte sur le pont dans un grand bruit de raclement. Quelque chose frotte contre la coque. Encore un tronc d'arbre ? Une tripotée d'antennes et un périscope sortent leur nez à la surface. Je suis rentré plein pot dans un sous-marin russe de classe Alpha. Je reconnais bien le modèle, j'ai revu 'À la poursuite d'Octobre Rouge' hier soir. J'affaisse les voiles, mets le bateau en panne, prépare l'imprimé réglementaire pour le constat à l'amiable, et

La lessive était presque sèche... avant qu'une grosse vague ne s'abatte sur le cockpit...

LES ETOILES

Les traversées sont des occasions rêvées pour passer des nuits entières à regarder monter les constellations. Entre 22 h et 5 h la configuration du ciel change complètement. Cassiopée est facile à identifier avec sa forme de W, tout comme Orion le papillon. Nous nous habituerons vite à retrouver Persée, Céphée, le Cocher, le Petit Chien et le Grand Chien. Viennent ensuite les belles d'été : les constellations de l'Aigle, du Cygne et de la Lyre, composées d'Altaïr, Deneb et Véga, l'étoile la plus brillante du ciel d'été.

Nous avons à bord deux livres sur les constellations et un logiciel de carte du ciel. C'est un vrai plaisir de dessiner les étoiles dans le livre de bord, lire leurs histoires et ensuite les retrouver bien calé dans le cockpit un café à la main. Lors de la traversée de l'Atlantique, les étoiles sont en rotation autour de l'étoile Polaire, qui est déjà plus proche de l'horizon qu'en Europe. Plus la latitude du bateau diminue, plus l'étoile Polaire descend et plus la carte se décale. Une fois passé l'équateur, l'étoile Polaire disparaît sous l'horizon et nous perdons notre référence mais nous voyons monter de nouvelles constellations et découvrons la Croix du Sud... Nous avons passé des heures à chercher les étoiles pour enfin trouver la carène et les voiles dans le ciel.

Au beau milieu de l'océan, il n'y a aucune pollution lumineuse. Certaines nuits sont si claires, et il y a tellement d'étoiles que l'on n'en retrouve plus aucune. On ne voit plus que la voie lactée qui dessine sa rivière de diamants...

À l'approche de l'île d'Hiva Oa.

tente un contact via le canal 16 de la VHF. Pas de réponse. Puis dans un énorme bouillonnement d'écume, le sous-marin plonge et disparaît, me laissant là à mes rêves de petit déjeuner au caviar et à la vodka. Il ne reste que quelques traces légères sur le gel coat, je n'ai même pas eu le temps de relever son numéro d'immatriculation.

Mi-chemin

Le 5 avril je suis à mi-Pacifique. Ça se fête ! L'iridium croule sous les sms, ça fait chaud au cœur. C'est un peu comme si toute la famille était avec moi à bord du Gwen.

8 avril 2010 :

La mer se calme, et le vent tombe. Pour avancer sans abîmer la grand-voile et le génois avec le ragage, je m'offre des nuits sous spi. C'est fantastique de le regarder danser au bout de sa drisse sur un fond de ciel étoilé.

Le ciel est maintenant dégagé et je passe mes nuits dans le cockpit à rechercher et regarder monter les constellations de l'hémisphère Sud. Je connais la Croix du Sud depuis quelque temps, j'apprends à trouver les constellations de la Carène et des Voiles. Le ciel est tellement pur qu'il est difficile de s'y retrouver parmi les milliers d'étoiles. Au matin, je ramasse sur le pont la pêche miraculeuse de la nuit : petits poulpes portés par les vagues et poissons volants venus s'assommer en plein vol sur le voilier.

Entrée dans la baie de Tahauku à Hiva Oa.

10 avril 2010 :

Le voyage commence à être long. Vivement les Marquises. Je ressens la fatigue accumulée depuis près d'un mois et ce matin je rate mon envoi de spi. La drisse s'envole en tête de mât. Je n'ai pas le courage de monter la chercher en haut du mât, je finirai la traversée sous génois tangonné.

19 avril 2010 :

L'arrivée est proche. Je ralentis pour arriver à l'aurore sur Hiva Oa. La nuit va être longue.

20 avril 2010, 2h48 :

La nuit est noire. La lune est déjà couchée, et le soleil ne se lève que dans trois heures. La masse sombre et massive de l'île se détache à peine de l'horizon. Je ne suis pourtant qu'à 6 miles d'Hiva Oa. Il n'y a pas une seule lumière. Aucune trace de vie ou d'habitation. Je suis content d'avoir le radar pour confirmer ma position sur la carte.

5h08 :

Entre chien et loup, des nuages roses se découpent à l'Est. La côte apparaît. Je laisse l'île Motané à bâbord, et je longe la côte sud d'Hiva Oa. Au loin, je distingue enfin trois feux, ils sont difficiles à identifier, vraisemblablement blancs. Peut-être des bateaux au mouillage ?

12h32 :

Il m'a fallu la matinée pour longer l'île et arriver à l'entrée de la baie de Tahauku en face du village d'Atuona. Je contourne le brise-lames et me glisse tranquillement dans la baie en préparant mon mouillage.

13h35 :

Après 33 jours de mer, quelques galères, et de splendides journées de navigation, c'est en douceur que le petit Gwen est venu jeter l'ancre dans la baie sur l'île d'Hiva Oa. En cet instant, rien ne pourrait effacer le sourire extatique qui m'éclaire le visage. Je viens de traverser le Pacifique à la voile.

Tout simplement heureux et fier de l'avoir fait...

Enfin au mouillage !

Au mouillage à Bora Bora

POLYNESIE FRANCAISE

Les Marquises

Sur les traces de Brel...

EN BREF

L'archipel des Marquises est composé de 14 îles dont 6 sont habitées. Ce sont de véritables montagnes aux flancs très fertiles sans récif barrière.

Les fruits et légumes poussent à profusion.

Francs Pacifiques.

Gwen Ru au mouillage. Tombes de Brel et Gauguin.

Hiva Oa

Les mouillages sont rares aux Marquises, et en pleine période de traversée du Pacifique, celui d' Hiva Oa est franchement saturé. Plusieurs dizaines de voiliers tentent de tenir à l'abri du brise-lame.s Les bonnes places au fond de la baie par 2 m de profondeur sont toutes prises, je m'installe donc près de l'entrée, à un endroit un peu plus rouleur. La manœuvre n'est pas simple. Avec un vent de travers, il faut poser deux ancres. Une devant, reculer au moteur, puis en poser une à l'arrière, puis tendre les chaînes pour immobiliser le bateau et l'empêcher d'aller se frotter aux bateaux voisins car il n'y a pas assez de place pour laisser les bateaux éviter. Tout ceci bien sûr en gardant le sourire.

Premiers pas à terre

Le temps de gonfler l'annexe, et c'est officiel, je pose le pied aux Marquises ! L'île est splendide. Il fait chaud et beau. L'odeur de la terre monte aux narines. Partout des fleurs de tiaré et d'hibiscus forment des taches de couleur blanc et rouge, diffusant leur parfum enivrant. Plus exotique, l'odeur des chevaux surprend au premier abord. Après plus d'un mois de mer, j'ai l'impression de redécouvrir l'usage de l'odorat !

Je commence par la visite réglementaire à la gendarmerie pour les formalités d'entrée. Puis après une longue flânerie dans les ruelles du petit village d'Atuona, je me dirige vers les hauteurs, pour arpenter le cimetière où reposent Gauguin et Brel. La vue y est simplement magnifique. La visite de la Maison du Jouir au musée Gauguin, et de l'espace Jacques Brel, petit hangar en bord de plage servant d'abri à l'avion Jojo et retraçant sa vie en photos et en musique, achèvent de me mettre dans l'ambiance.

Je paye pour la première fois en Francs Pacifiques (1 000 FP = 8,38 €). En sortant mes billets de 1 000 FP ou de 10 000 FP, j'ai vraiment l'impression de flamber !

Une flottaison nickel

De retour au Gwen, il est temps d'attaquer l'entretien de rigueur, et de plonger avec masque et tuba pour inspecter la coque. Il y

a très peu de pousse-pieds, ces petits coquillages qui se fixent sur la coque et transforment le plus rapide des voiliers de course en camping-car asthmatique. L'antifouling a fait un travail splendide, j'ai seulement quelques traces au-dessus de la flottaison à nettoyer.

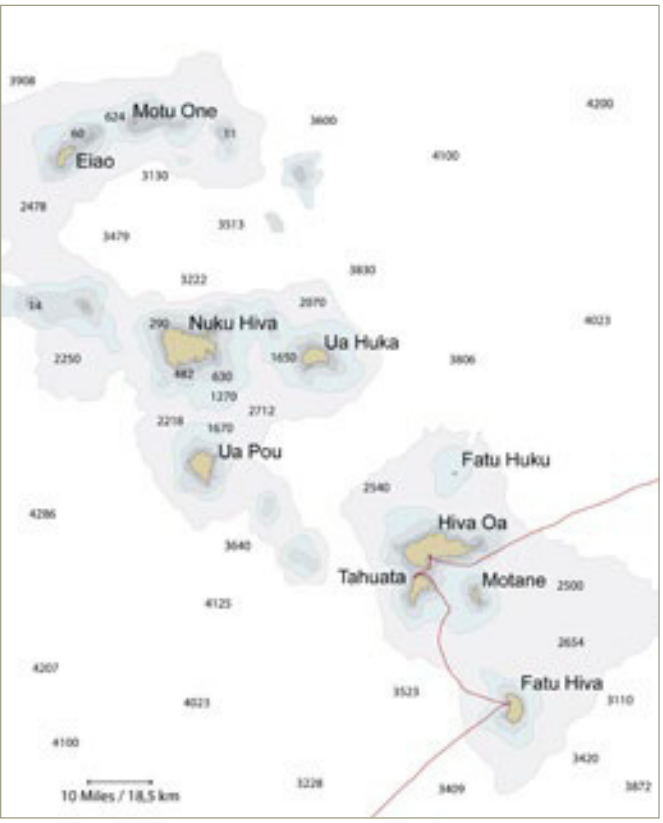
Le guindeau

Côté guindeau, c'est plus lourd. Les quatre vis qui fixent le châssis du moteur ont cassé net la dernière fois que j'ai remonté l'ancre, lors d'une manœuvre dans les Flats à Panama. Heureusement, au mouillage, on s'entraide dans la bonne humeur. Édouard et Jean-Marie sur Sweet Life me prêtent des mèches toutes neuves, des tarauds et une grosse perceuse. Patrick sur Tiamanga ajoute le coup d'oeil et de main de l'artisan ébéniste. Je lance le groupe électrogène et Patrick fait faire un quart de tour au bloc moteur puis fore et taraude quatre nouveaux pas de vis. Il a tellement bien ajusté les mesures que ça rentre au premier coup. À peine besoin d'un léger coup de lime pour parfaire le travail, et Gwen repart avec un guindeau comme neuf !

Le plein d'eau

Pour la première fois, le plein d'eau ne se fait

Le plein d'eau se fait en annexe avec des bonbonnes prêtées par Ti-Soaz.
La baie de Tahauku.



Ci-dessus, carte des Marquises et zoom sur la baie de Tahauku au pied du village d'Atuona, port d'entrée à Hiva Oa.
À droite, la baie de Tahauku.

TIAMANGA

Constructeur	Garcia
Modèle	Maracuja 42
Mise à l'eau	1984
Longueur	12,60 m
Largeur	4,18 m
Tirant d'eau	0,95/2,40 m
Motorisation	Perkins 55 CV
Barre	Barre franche
Eau	2 x 400 l
Gasoil	450 l
Couchages	3 cabines/6 personnes

Après avoir exercé le métier de vétérinaire pendant plusieurs années, Patrick a décidé de faire de sa passion son métier et il est devenu artisan ébéniste : travailler le bois à la main, utiliser des outils forgés sur mesure, restaurer maisons et mobilier dans les règles de l'art...
Montagnards depuis une trentaine d'années, un monitorat des Glénans en poche, Patrick a décidé une seconde fois de changer de vie, tout vendre et partir en mer pour un tour du monde en compagnie de Naya.

Une des petites baies de Hiva Oa.
La maison du jouir de Gauguin.

À droite, le cargo qui ravitaille l'île tous les mois.

pas avec un tuyau amarré à un ponton. Un évier et un robinet sont à disposition près du quai, et je dois faire plusieurs allers-retours en annexe pour remplir des jerricans de 20 l que je viderai ensuite dans les réservoirs. Cela fait, je peux enfin me lancer dans les lessives, et il me faudra une après-midi complète pour venir à bout d'un mois de linge sale.

Touriste enfin

Le bateau nettoyé, réparé, rangé, je peux jouer les touristes en compagnie de Patrick et Naya. Marie-Jo, Marquisienne accueillante, nous fait faire un tour de l'île avec son 4x4. Nous en prenons plein les yeux sur les routes de gravier escarpées à flanc de falaise. Nous visitons les ruines d'Iipona, un ancien lieu de culte perdu au fond de la forêt vierge où la nature reprend ses droits. Naya, qui est médium, nous raconte les messages des Tikis, porteurs tout à la fois de tristesse et de violence.
Pour nous remettre de ces émotions, nous allons faire le plein de bananes et de pamplemousses dans la ferme O'Connors. Ces pamplemousses sont doux, sucrés, énormes, et juteux à souhait. Un seul me tient deux jours. À notre retour au mouillage, le cargo qui ravitaille l'île tous les quinze jours est à quai, et je passe une bonne heure à regarder l'équipage descendre les cartons, caisses, et colis, et même deux vaches.

Un mouillage saturé

Alors que je remonte à bord du Gwen, le capitaine du voilier finlandais voisin vient me voir tout confus. Tout en m'offrant une bouteille de mauvaise piquette, il m'explique que pendant qu'il manœuvrait pour laisser partir son voisin américain, il est venu me défoncer le bordé bâbord. Gwen a en effet des traces noires sur le côté, et un chandelier voilé. Il faut démonter la cloison pour vérifier que rien n'est abîmé à l'intérieur. Le pire c'est que ce même bateau américain a chassé sur ses ancres toute la nuit, sa proue arrivant à 2 m de la jupe du Gwen m'obligeant à bouger mon mouillage à 2 h du matin…
C'est un peu comme des dominos, un seul voilier mal garé peut générer des collisions en chaîne. Quelques nuits plus tard, c'est moi, à Fatu Hiva, qui connaîtrai le même genre de mésaventure. Mais nous y reviendrons un peu plus loin...

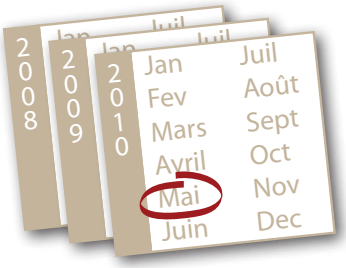
Ambiance et nouvel équipage

Au mouillage, l'ambiance est excellente. Nous venons tous de réussir un exploit personnel. Nous nous racontons nos traversées et nos plannings à venir, les îles que nous prévoyons de visiter et échangeons

Page de droite, le petit village d'Atuona.
Les ruines d'Iipona, ancien lieu de culte avec ses statues de Tikis.

Voiliers au mouillage sur deux ancres dans la baie de Tahauku.

Tahiti, Moorea, Bora Bora...



Les îles sous le vent...

EN BREF

Tahiti est la plus grande île de la Polynésie française. Elle fait 60 km sur 30 km. Elle est extrêmement montagneuse, et entourée d'une barrière de corail qui totalise 33 passes.

Papeete est la capitale de la Polynésie française. L'île de Moorea se trouve à 15 km à l'ouest de Tahiti.

Décalage horaire:
11 h en hiver
12 h en été.

La fleur de tiaré est l'emblème de la Polynésie française.

Mouillage à la pointe Venus

Réveillé par le lever du soleil, je plonge dans l'eau turquoise et, avec l'idée de faire un tour à terre, j'atteins la plage en quelques brasses, laissant mes équipières faire la grasse matinée.

Nous sommes à Tahiti, les montagnes majestueuses surplombent la plage, et la civilisation est omniprésente : des maisons à perte de vue, des rues, des bus... Les aboiements des chiens sont même couverts par le bruit des voitures. C'en est fini des lagons déserts !

Au quai à Papeete

Papeete a bien changé depuis Moitessier. On ne s'amarre plus cul à quai dans une ambiance bohème. Il y a maintenant le quai des yachts, constitué de lourds pontons flottants en plein centre-ville, et une marina à l'ouest de l'île, la marina Taina, qui malgré son énorme capacité est à la limite de saturation et ne permet plus d'absorber toutes les demandes d'amarrage des bateaux dont le nombre a explosé au cours des dernières décennies. Nous nous rendons dans un premier temps au quai des yachts, et j'ai le plaisir de voir que Tiamanga est déjà au ponton. Le coup de vent de ces derniers jours a fait des dégâts. Sur Tiamanga le génois est déchiré, et notre voisin anglais a réussi à plier sa bôme en deux. Quant au Gwen, ses chariots de grand-voile sont vraiment à remplacer rapidement. Ce n'est pas un problème car Papeete propose tout ce qu'il faut pour réparer ou améliorer notre quotidien. De plus, son marché coloré est un plaisir pour les yeux et pour les papilles, l'idéal pour requinquer les équipages.

Nous alternerons par la suite entre le ponton du quai des yachts, et des mouillages dans le lagon en face de la marina Taina. La navigation entre le quai des yachts et le mouillage de la marina Taina est un peu singulière. En effet, comme une partie du trajet dans le lagon bien balisé longe l'aéroport, le passage dans l'axe de la piste est très contrôlé pour éviter que des avions ne frôlent les mats des bateaux en décollant ou en atterrissant. Il nous faut donc à chaque fois demander par radio la permission de passer.

Quand la marina Taina est saturée, deux choix s'offrent au visiteur : soit louer une bouée officielle à la marina, soit mouiller plus près du récif, dans le lagon, dans deux mètres d'eau turquoise. C'est le choix que

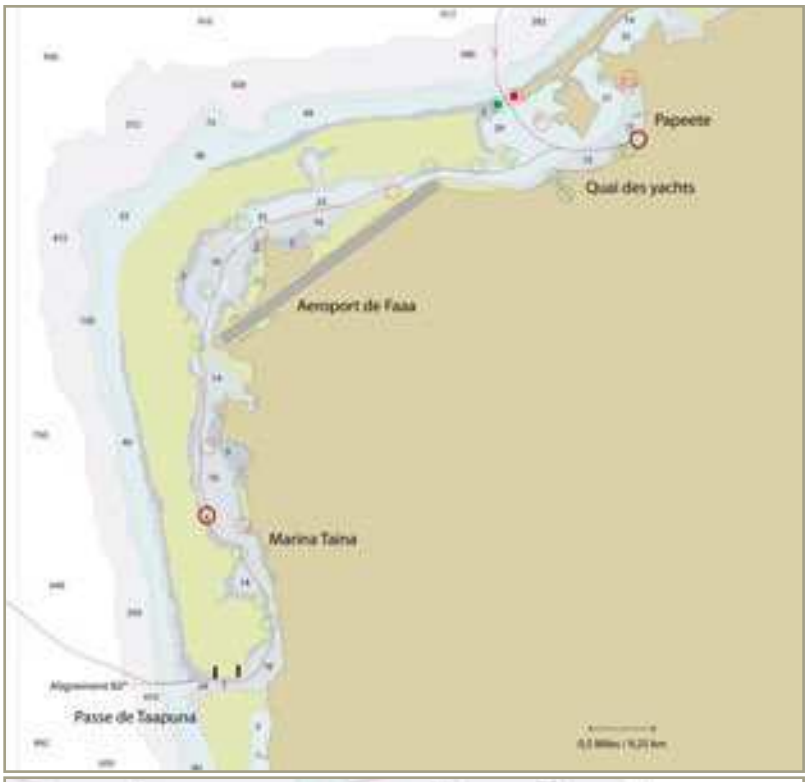
VOCABULAIRE TAHITIEN

Bien que le français soit la langue officielle, le tahitien a su rester la langue maternelle des polynésiens. Cette langue est chantante et c'est un réel plaisir d'en apprendre les rudiments :

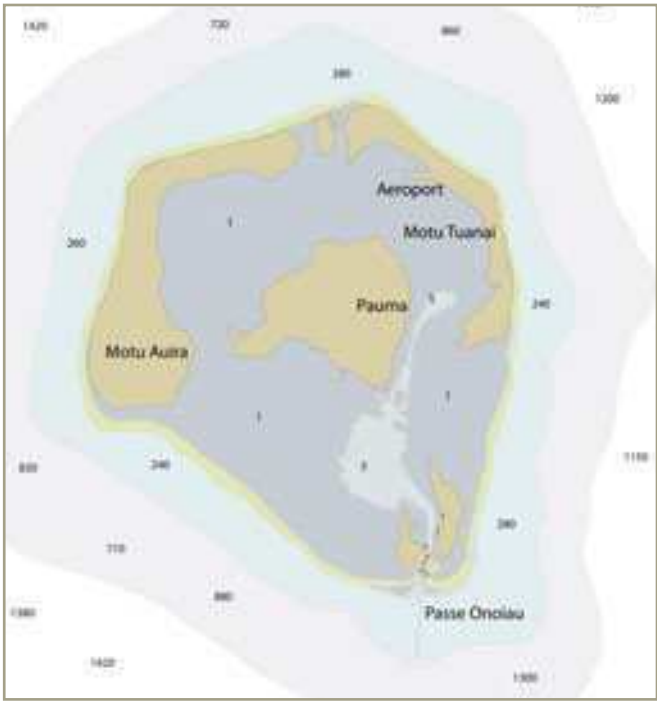
ia orana	bonjour, bienvenue
nana	au revoir
mauruuru	merci
heiva	grand festival culturel (en juillet)
tiki	statue
marae	ancien lieu de culte
va'a	pirogue
motu	îlot
tane	homme
vahine	femme
popa'a	étranger

L'ancien quai des yachts. À l'horizon, Moorea.

Mouillage en face de la marina Taina.



Les îles sous le vent.
Zoom sur Tahiti et le lagon de Papeete.



Gwen Ru au mouillage dans le lagon de Maupiti.

Maupiti

À l'ouest de Bora, la petite île de Maupiti se mérite. Sa passe est étroite, mais praticable sans souci par très beau temps. De temps en temps, la houle et le vent empêchent même le ferry Maupiti Express et ses 17 noeuds d'y entrer. Il a ainsi fini sur le corail il y a quelques années.

Régulièrement, des bateaux restent bloqués plusieurs semaines dans le lagon, en attendant le créneau météo pour sortir. Il est donc prudent de passer voir les pilotes du Maupiti Express avant de quitter Bora, ou de les contacter par VHF pour leur demander si la passe est praticable.

Tétiaroa : en longeant le récif. La bouée Marlon. Il faut profiter d'une vague pour passer par dessus le récif.

ENTRER DANS UNE PASSE

Entrée de passe dans les Tuamotus.

Entrer dans une passe, surtout la première fois, est toujours un moment fort. Certaines, telle celle de Bora Bora, sont larges et très bien balisées. D'autres, comme celle de Maupiti, sont étroites et ne sont praticables que par beau temps.

À marée haute, l'eau passe par dessus la barrière de corail et vient remplir l'atoll. À marée descendante, le lagon se vide par sa passe, ce qui y crée un courant puissant. Il faut donc entrer aux étales de haute et basse mer et faire un bon calcul de marée. Heureusement, Tahiti se trouve sur un nœud de résonance de la marée lunaire, point amphidromique, ce qui l'annule totalement. Comme la composante de marée due au soleil, est beaucoup plus faible et synchronisée avec son passage au zénith, l'amplitude de la marée n'excède pas 40 cm, et la marée est toujours basse à 6 h et minuit, et haute à midi.

Il faut donc entrer à midi, soleil au zénith, équipé de lunettes polarisées pour bien voir les patates de corail.

Entrer dans la passe de Maupiti

Il est recommandé d'arriver à l'étale de haute ou basse mer, viser un point GPS pour s'approcher de l'entrée de la passe, et longer le corail en restant à distance prudente des vagues qui se brisent dans un déferlement d'écume et un bruit d'enfer.

Puis une fois repérées les marques du chenal, rouge à bâbord, vert à tribord, entrer en restant bien au centre du chenal pour ne pas se faire découper la coque par le corail qui borde à fleur d'eau. Il faut bien négocier la partie en Z en respectant les alignements sous peine de sanction immédiate et définitive.

Je suis entré avec un petit surf, tendu à bloc, en essayant de ne pas me laisser pousser sur les bords. Une fois entre les deux marques du chenal, il faut repérer rapidement les premiers poteaux qui arborent verticalement les couleurs rouge/blanc/rouge et se mettre dans leur alignement, puis faire de même avec les deux suivants. Le lagon offre ensuite un vaste choix de mouillages pour visiter l'île, les motus et plonger parmi les raies manta.

Tetiaroa

De Maupiti, je m'offre une navigation en solitaire de nuit jusqu'à Tetiaroa, l'île de Marlon Brando.

C'était la destination de prédilection de Michel lors de ses années charter avec Teki. Je prends la bouée qui est mouillée à l'extérieur du lagon pour une petite heure. Le temps est gris, le ciel bouché, j'ai pris des trombes d'eau depuis deux jours. La mer est grosse, et je suis balloté dans tous les sens.

Je regarde les vagues se briser sur le corail et je pense à celui qui le premier a eu l'idée de surfer une de ces vagues pour passer par-dessus la barrière de corail en annexe, et a osé le faire. Le timing semble délicat. Se louper signifie tomber directement sur le corail, tranchant comme un rasoir. Michel m'a raconté y avoir laissé des pales d'hélices...

Arc-en-ciel sur Maupiti. Poti marara, bateau de pêche qui se pilote avec un manche à balai.

Maupiti.

À la rame dans le lagon d'Aitutaki.

COOK NIUE TONGA

Les îles Cook

Aitutaki

EN BREF

Les îles Cook forment un État indépendant, qui délègue à la Nouvelle-Zélande ses relations internationales et sa Défense...

Elles sont composées de 15 îles, dont la plus célèbre est Suvarov, qui a servi d'inspiration à Robert Louis Stevenson pour son "île au trésor" et a hébergé Tom Neal, Robinson Crusoé volontaire durant 16 années.

Pétole et coup de vent

28 juillet :

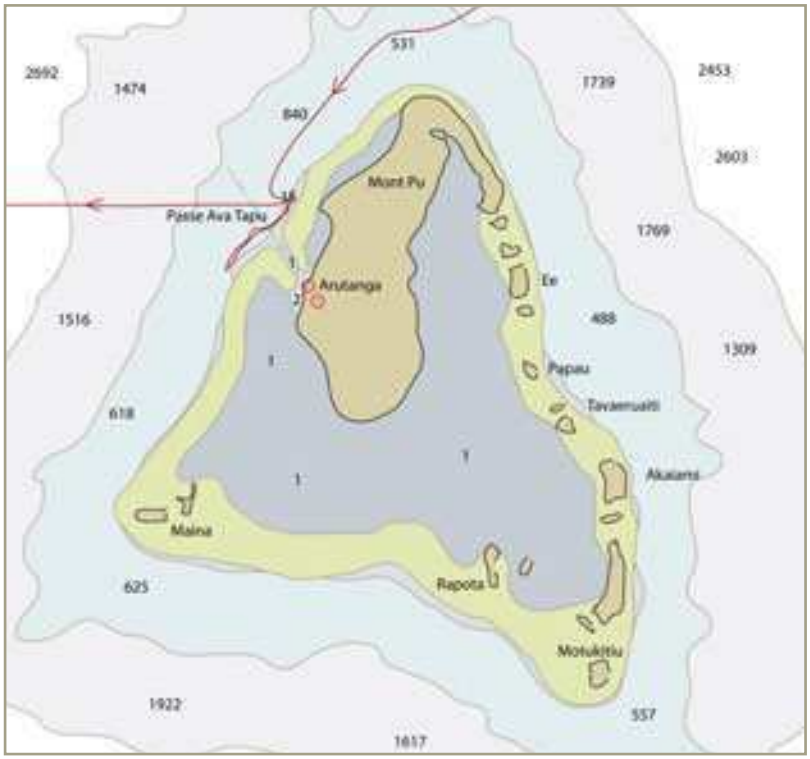
Entre les Marquises, les Tuamotus, et les îles de la Société, le petit Gwen aura passé près de trois mois dans les eaux de la Polynésie française. Il est temps de lever l'ancre, et d'aller voir un peu plus vers l'ouest. Nous avons passé beaucoup de temps à Tahiti, nous ne pourrons pas en passer autant dans les prochaines îles si nous voulons rester dans le planning et boucler le tour en deux ans. Gabrielle est maintenant du voyage, et elle ne compte plus quitter le bord. La navigation à deux prend un autre sens, où il n'est plus question de challenges et de dépassement de soi, mais de plaisir partagé.

Le départ de Tahiti se fait au moteur. Il n'y a pas le moindre brin d'air. Gwen glisse sur une mer d'huile, doucement bercé par le ronronnement du moteur. Durant la nuit, le vent se lève enfin à 12 nd, et nous pouvons sortir les voiles. En fin de matinée, l'anémomètre affiche 25 nd, nous prenons deux ris dans la grand-voile, et remplaçons le génois par le solent. Le temps est beau, le soleil nous chauffe agréablement dans le cockpit.

Rue principale du village d'Arutanga

Hélas, nous n'en profiterons pas longtemps : bientôt la houle grossit, et les vagues commencent à pousser fortement l'arrière du bateau. Nous affrontons deux jours de gros temps avec 25 à 35 nd de vent. Puis, le vent se stabilise à 20 nd en plein vent arrière, hésitant sans cesse à venir de bâbord ou de tribord. La houle reste forte et puissante, et pousse l'arrière du voilier pour l'amener en travers de la vague. Bilan : même si le pilote tient un bon cap, la grand-voile tente de changer de côté en permanence, provoquant une déchirure sur le côté tribord du lazzy bag. À peine partis, et il y a déjà de la couture en vue !

Carte de l'île d'Aitutaki.



Mais où est donc la passe ?

3 août au matin :

Après une semaine de navigation, nous sommes enfin en vue d'Aituaki dans l'archipel des îles Cook. Comme à notre habitude, nous arrivons de nuit, aussi sommes-nous particulièrement vigilants lors de la vérification du décalage de nos cartes à l'aide du radar. Sur chaque atoll, on trouve un bateau perché sur le corail pour avoir fait une arrivée au GPS. Nos estimations nous donnent un écart de 100 m en diagonale entre la carte et la réalité. Nous cherchons dans le noir la passe sans la trouver, et nous décidons sagement de mouiller à l'extérieur de l'atoll, à côté d'un splendide voilier, un Super Maramu 2000, équipé d'un compresseur pour les bouteilles, d'un broyeur pour les ordures et d'un lave-vaisselle. La preuve qu'avec un gros budget naviguer ne rime

Carte du Pacifique Sud-Ouest.

MOUILLER DANS LE CORAIL

Différentes configurations de corail : patates isolées, corail clairsemé sur du sable blanc ou fond corallien.

Mouiller sur fond de sable est relativement simple. Il faut mettre une longueur de chaîne entre quatre et six fois la hauteur d'eau à marée haute et donner un petit coup de marche arrière pour que l'ancre s'enfouisse bien dans le sable.

Quand il y a quelques patates de corail, comme aux Tuamotus, où l'eau est transparente, on pose l'ancre à vue entre les patates, et si la chaîne est prolongée par un cordage, on ajoute de petits flotteurs pour qu'il ne traîne pas au fond. Si le vent tourne et que le bateau bouge, le risque est en effet élevé de voir la chaîne s'enrouler autour d'une patate isolée. C'est généralement au moment de partir que l'on réalise que la chaîne ou l'ancre est bloquée. Il suffit souvent de faire le tour de la patate doucement au moteur pour décoincer la chaîne et pouvoir la remonter.

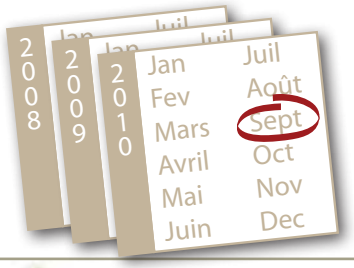
Quand le fond est entièrement composé de corail comme à l'extérieur du lagon d'Aitutaki, chaque maillon posé au fond risque de passer sous une patate de corail, la chaîne finit par se tendre à la verticale et n'a plus aucune souplesse. Ce type de mouillage n'est à pratiquer que par très beau temps. Si la houle grossit, les vagues peuvent donner de grands coups de bélier et arracher les taquets, et il faut alors partir en abandonnant la chaîne et l'ancre au fond de l'eau. Nous avons tout testé. Mettre un orin, une petite bouée reliée à l'ancre pour pouvoir l'extraire a été la pire des solutions. L'orin lui-même s'est pris avec les courants sous les coraux. La meilleure solution, et de loin, est d'avoir une bouteille de plongée et de descendre décoincer la chaîne à la main.

Fête des pères au village de Port Resolution sur l'île de Tanna.

VANUATU

Vanuatu

Les iles perdues...



EN BREF

La République de Vanuatu a été une colonie administrée conjointement par la France et le Royaume-Uni sous le nom de Nouvelles-Hébrides. Le pays est indépendant depuis 1980.

Les villes principales sont Port-Villa, la capitale, et Luganville.

On y parle 108 langues pour 234 000 habitants répartis sur 83 îles. Trois langues sont officielles : le français, l'anglais et le bichlamar, un pidgin à base d'anglais.

Paysages de l'île de Tanna : l'école, l'église, une pirogue à balancier.

Arrivée sur Tanna

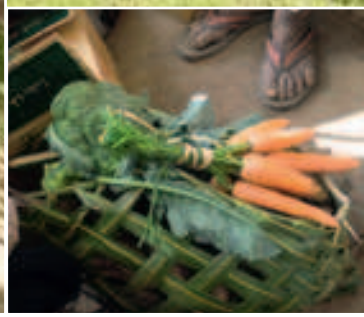
Nous longeons l'île de Futura qui se découpe, haute et sombre dans la nuit. La mer est hachée, et le ciel bouché est couvert de gros nuages qui défilent et nous cachent la lune et les étoiles. Les nuages se couvrent régulièrement de flashs rouge sang dus aux éruptions permanentes du volcan de Tanna qui les font rougeoyer.
Nous entrons à l'aube dans la baie de Port Resolution que trois des cartes en notre possession représentent avec des contours différents. Caractéristique majeure de l'île de Tanna, le Yasur est un des rares volcans en activité visitables. C'est pour lui que nous sommes venus jusqu'ici. À quelques mètres du bateau, une source d'eau chaude se jette dans la baie. Les villageois viennent régulièrement y faire cuire des bananes et des patates douces.

Le pays des gens heureux

À peine l'ancre posée, une pirogue nous aborde. Joseph est venu nous dire bonjour et nous inviter au village. Le temps de ranger, prendre une douche et nous débarquons. Le Vanuatu est le pays du globe où les gens sont les plus heureux sur Terre. Enfin, c'est ce que dit un sondage, mais il semblerait bien que ce soit vrai. Les Vanuatais sont vraiment zen même si la réputation de Tanna est un peu sulfureuse. L'île est réputée abriter des tribus parmi les plus belliqueuses et adeptes de magie noire.
Les villages de l'île sont tous construits autour d'une église qui rythme la vie des habitants. Toutes les confessions sont représentées : protestants, pentecôtistes, adventistes du septième jour, culte du cargo... Un village sur deux parle français tandis que son voisin parle anglais. Il n'est pas rare qu'au sein d'une même famille des frères et sœurs soient de langues et religions différentes, mais ils se considèrent tous comme les branches d'un même arbre.

Formalités à Lenakel

Nous sommes sur la côte Est de l'île et devons la traverser pour aller à Lenakel, qui est le port d'entrée officiel. Stanley, un habitant de Tanna, propose de nous y conduire. Nous embarquons donc sur le plateau d'un 4x4 avec nos voisins de mouillage : Norman, un Australien, Anette et Göran, un couple de Suédois, et deux Espagnols. Nous traversons la brousse sur un chemin raviné couvert d'ornières qui longe parfois des à-pics vertigineux et laisse apercevoir des paysages à couper le souffle.
Les pistes sont très mauvaises. Pleines de ravines et d'éboulements, elles s'enfoncent dans la forêt, au milieu des banians, ces gros arbres aux pouvoirs magiques. Nous croisons de nombreuses vaches, le Vanuatu étant un gros exportateur de viande de boeuf.
À mi-chemin, nous sortons de la forêt et roulons sur du sable. Le visage enfoui dans nos t-shirts, nous longeons le volcan qui crachote quelques cendres, avant de replonger dans le vert des arbres. Après deux heures de route,



Le banian, arbre magique.
Le village de Lenakel.
Nos achats au marché.

nous arrivons enfin à Lenakel où nous pouvons faire les formalités. Le village n'est pas très construit. Quelques maisons, les bureaux officiels, une épicerie et un hôtel 4 étoiles. Le quai, financé par le Japon, permet le ravitaillement de l'île par cargo. Et personne ne se demande pourquoi le Vanuatu vote en faveur de la chasse à la baleine à l'ONU...

Au retour, le 4x4 s'arrête pour faire quelques courses sur le bord de la route. C'est l'occasion pour nous de faire le plein de taro, d'igname et de patates douces. Stanley quant à lui choisit de belles racines de kava pour son village. Ces racines consommées sous forme de breuvage par les hommes ont des effets proches du cannabis. Elles rythment le quotidien du village et sont de tous les événements de la vie de ses habitants.

Assis sur un volcan

Le volcan Yasur n'est qu'à quelques kilomètres du village ; du bateau nous entendons ses grondements, et nous voyons très clairement ses panaches de fumée et ses effluves monter dans le ciel. L'occasion est unique et nous traversons la forêt pour assister au spectacle.

En quelques mètres, nous passons de la jungle à un immense désert de cendres. Si l'ascension de la cendre vitrifiée et de la roche volcanique est relativement facile, nous nous sentons bien petits au sommet de ce géant qui pourrait à tout moment raser l'île. Nous nous asseyons au bord du cratère béant, les yeux grands ouverts, et attendant que la nuit tombe.

Nous nous sommes régalés. Le spectacle pyrotechnique unique au monde ne marquait aucun temps d'arrêt : explosions assourdis-

Baptême au talc à bébé lors de la fête des pères.

Des milliers de cargos et pétroliers au mouillage autour de Singapour.

SINGAPOUR

Singapour

Modernité et tradition...

EN BREF

Singapour n'est séparé de la Malaisie que par l'étroit détroit de Johor traversé par deux ponts.

C'est le second port mondial en trafic, la quatrième place financière et sa densité de population est la seconde au monde. La possession de paraboles satellite y est interdite.

La population est à 77 % d'origine chinoise.

L'anglais est la langue véhiculaire et on paye en dollar de Singapour.

L'île de Singapour entre la Malaisie et l'Indonésie.

Le Changi Sailing Club

Après vingt-deux jours de navigation éprouvante nous savourons le calme d'une bouée au Changi Sailing Club de Singapour. Fréquenté par les expatriés et la classe aisée singapourienne, le CSC a tout du club de gentlemen. Après Bali, la montée en gamme est flagrante. À peine le pied posé à terre, nous sommes invités à un sympathique barbecue pour déguster crabe, crevettes, moules et poisson en sauce avec une Tiger Beer bien fraîche. Nos hôtes, passionnés de voile, sont en train de préparer une future régate, et la soirée passe en discutant un peu économie, parfois business et bien sûr accastillage et réglages utilisés sur le Gwen.

Singapour

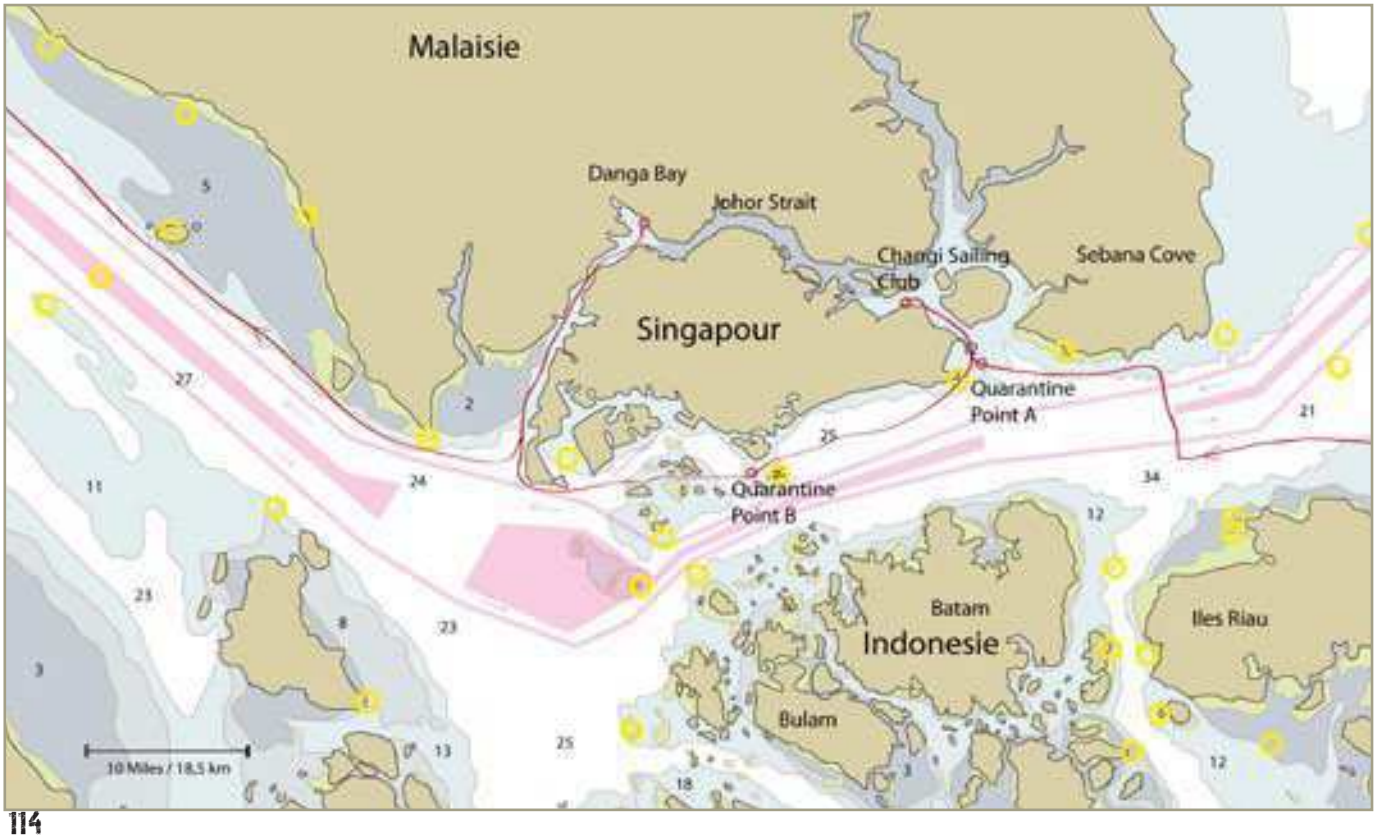
Gwen va passer dix jours sur la bouée, tandis que nous visitons Singapour en bus, train et métro. Singapour arrive à relever le challenge d'être à la fois très vert, densément construit et traditionnel. La ville est en perpétuelle effervescence et les activités de construction sont présentes dans tous les quartiers. La propreté de la ville offre un tel contraste par rapport à l'Indonésie que nous en venons à apprécier la tolérance zéro en matière de saleté.

One Stop Center

Nous terminons les formalités d'entrée dans le One Stop Center qui regroupe toutes les administrations pour une efficacité maximum. Tout est effectué en moins d'une heure. Un record. Nous en profitons pour faire des courses utilitaires - deux propellers neufs et du tissu sunbrella pour refaire le taud de soleil, puis nous passons les jours restants à visiter en touristes les différents quartiers de la ville.

Le CBD

Le Central Business District est le quartier d'affaires. Il est constitué de grands immeubles de bureaux mais aussi d'immeubles de logements à l'architecture impressionnante. Le contraste est saisissant du côté



Singapour, une ville moderne en constante effervescence .

où il borde le quartier de Chinatown : les gratte-ciel sombres jouxtent les minuscules maisons colorées.

Chinatown

Il n'y a dans ce quartier que des maisons à un étage, avec d'agréables arcades au rez-de-chaussée qui offrent une protection contre la pluie ou le soleil aux passants et aux touristes. Chinatown est une zone classée, il n'est donc pas possible d'y construire de grandes tours.

Des temples

À l'angle d'une rue, nous voyons apparaître une vache au milieu des buildings : un temple hindou. Nous sommes en Asie, les

TOUJOURS PLUS A L'OUEST

De Panama à Singapour... Seconde partie d'un tour du monde sur le Gwen Ru un petit voilier de 10 m.

Après avoir fait nos premiers pas de navigateurs au long cours dans l'Atlantique, et passé Panama, le Pacifique s'offre enfin à nous. Les Marquises, les Tuamotus, Tahiti, Bora Bora...

Puis ce sera les îles anglo-saxonnes Cook, et Niue, et celles encore sauvages du Vanuatu. Nous pourrons enfin longer la grande barrière de corail en Australie, et passer de peu sous le nez d'un cyclone avant un arrêt à Bali.

L'éprouvante remontée de Bornéo par mousson de nord-est nous emmènera enfin découvrir Singapour et la Malaisie.

www.gwenru.fr

ISBN 978-2-9543420-3-0

9 782954 342030