

Histoire d'eaux, histoires d' « Yo ! »

Longues routes pacifiques



Yodyssey
2014-2015

Avant propos.....	5
1. Mai 2014 - PAGAL	7
2. Juin 2014 - GALMAR.....	15
3. Octobre 2014 - POGA.....	27
4. Novembre 2014 - KIWI.....	39
5. Mai 2015 - KIKAL.....	49
6. Juillet 2015 - KALPAP	53
Glossaire et petit précis météo	73



« Portemmo vivere confinati in guscio di noce et tuttavia sentirci re di un spazio infinito »

AVANT PROPOS

A Marie-Jeanne et Jean nos parents,

A Mathilde et Armand-Gabriel les lardons de service,

A Hugo notre ange gardien et Marine dont la musique nous accompagne.

Ce recueil s'adresse aux marins initiés, à ceux que le lent balancement de la houle berce des jours durant, à ceux que la mer forte et, bien sûr, croisée, emporte en fuite vers des ailleurs que l'on rêve ou redoute, à ceux qui estiment n'être jamais à plus de 5 miles de la côte (en vertical s'entend au plus profond des grandes fosses océaniques), à ceux qui connurent ou imaginent le lent dérèglement des sens causés par l'accumulation de roulis, de tangage, de fatigue, de privations, à ceux que n'effraient pas ces moments fugaces où la raison vacille, où les mots prennent vie pour nourrir les idées, où l'on commence à douter de sa propre santé mentale.

Il s'adresse également à tous les autres, terriens curieux, qui se demandent ce que cela représente d'être vingt jours durant sur une coque de noix, voguant au grès des vents sur l'immensité de l'océan.

A tous, il offre un accès particulier, brut, à la vie du bord, à certains enjeux, à certaine folies, de par la compilation de points journaliers rédigés au fil de l'eau et envoyés à la famille proche via liaison satellitaire – le style s'en ressent parfois.

Très peu retravaillés afin de restituer la spontanéité des écrits, les points journaliers sont regroupés selon des « Longues routes », une à trois semaines non-stop. Elles se succèdent tout au long de la campagne « Go West » du projet Yodyssey consacrée au Pacifique, de Panama au Détroit de Torres et sont probablement les dernières avant longtemps, l'exploration subséquente de la Méditerranée Asiatique (Mer de Chine) n'impliquant pas de navigation supérieure à quelques jours.

Les paramètres clefs relatifs à chaque route sont rappelés brièvement permettant d'en mesurer les enjeux, puis s'enchaînent au fil des jours les rapports à l'Amirauté. Il ne s'agit en aucune manière d'un guide de navigation, encore moins d'un récit d'aventures, mais peut-être simplement d'évoquer les embruns et de donner à tout un chacun l'opportunité de faire un bout de route en notre compagnie.

Tous les chapitres sont indépendants, certains ont notre préférence de par la densité de jeux de mots douteux, d'autres de par les souvenirs associés aux conditions de navigation ou aux moments précieux partagés en de très belles occasions.

Stéphanie/Christophe

Mer d'Arafura – Indonésie

30 juillet 2015

1. MAI 2014 - PAGAL

La route de Panama aux îles Galápagos est renommée pour son pot au noir, à tel point qu'il est recommandé dans les instructions nautiques d'embarquer quelques bidons de gasoil.

Pour éviter cette zone maléfique, caractérisée par une alternance de calmes et de violentes bourrasques accompagnées de pluies et d'orages, l'astuce consiste à repérer la position de la ZCIT (Zone de Convergence Inter Tropicale) qui oscille entre 10°N et 18°S, de la traverser perpendiculairement à son endroit le plus étroit afin d'aller récupérer le courant de Humboldt* qui tel un tapis roulant ramène les navigateurs sur l'équateur plein Ouest portés par les Alizés de Sud-Est enfin trouvés.*

C'est comme ça, la plupart du temps, mais c'est sans compter un évènement El Nino probablement en gestation qui conduit à remettre en cause les dogmes et tenter des options audacieuses.*

Jeu­di 1er mai - certains défilent, d'autres lèvent l'ancre; c'est notre cas.

La traversée Panama/Galápagos s'annonce éprouvante, première étape, sortir du Golfe de Panama (on vise le Sud du Cap Mala) puis cap au Sud (contre le peu de vent) afin de traverser au plus court le Pot au Noir (on vise de passer à l'Est de l'île de Malpelo occupée par quelques militaires Colombiens) puis de commencer à mettre un peu d'Ouest dans le Sud si on a attrapé le courant de Humboldt* (baisse de température de 10degrés, on va ressortir les chaussettes), passage de l'équateur à l'approche des Galápagos.

840 miles en ligne droite, avec les détours pour chercher les vents et les veines de courants, on table sur 1100 miles, entre 15 et 20 jours car on ne va pas aller très vite.

2 mai 12h locale

Position : 6°N 51.8 – 80°W 06.3

Distance utile parcourue depuis le départ : 105nm

Distance à parcourir pour Isabella – Galápagos : 850nm

C'est conforme aux attentes : galère

Parti hier, moteur pour s'extirper des Perlas, puis alternance de vents variables et de pétoles* dans le golfe de Panama, chaleur à crever, et bien évidemment à la nuit les graupels s'en sont donné à cœur joie - rien que le nom tout un programme : en fait il s'agit de particules glacées qui possèdent des vitesses de chute de l'ordre d'un mètre par seconde dans les nuages, entrent en collision avec les cristaux qui sont eux en quasi suspension, ce qui génère les charges électriques propres aux éclairs - et oui, il y a eu des graupels absolument partout pendant toute la nuit, d'énormes masses nuageuses et noires qui s'éclairaient subitement... pas glop. La plupart des décharges sont internes aux nuages mais parfois viennent nuage/sol ou mer (foudre) et on aime pas du tout même si « Yo! » fait un peu cage de Faraday. Du coup, black-out, débranché toute l'électronique pendant la nuit, à l'ancienne.

* les termes ainsi référencés sont définis dans le glossaire

Au matin, ciel complètement bouché, houle d'Ouest, et bien sûr la dernière couche, la pluie, des trombes... quel délice entre deux périodes de moteur suivies de calme plat. Seul point positif, le seau à l'extrémité de la bôme a produit ses 20 litres d'eau douce... à l'ancienne.

On continue vaillamment notre bonhomme de chemin, même si les prévisions météo sont totalement fantaisistes et que l'on n'est guère au courant des courants (hi, hi).

Le moral est très bon, tout va bien à bord - on sèche.

3 mai 12h locale

Position : 5°N 41.2 – 80°W 56.7

Distance utile parcourue depuis hier : 110nm

Distance à parcourir pour Isabella – Galápagos : 743nm

Régime d'Alizés légers (6 à 10kts*) virant Sud-Est (c'est pas mal pour nous) à Sud-Ouest (pile dans le nez, pas chouette), longue houle, mer belle.

On vous l'avait déjà dit, les moyens de propulsion du marin : l'air, l'eau, le poisson et le rhum.

A ce jour, il y a que le dernier fluide qui aille bien.

Le poisson, on a beau laisser trainer la ligne l'air de rien, justement y a rien qui vient et pourtant ce n'est pas faute d'apercevoir baleines, dauphins, thons sauteurs, tortues... Nous on est plutôt au régime tofu et anchois séchés.

L'eau salée, tout est au point, sortie du golfe de Panama elle a enfin retrouvé une couleur bleue normale et pas verte lagune. Y a juste un truc qui cloche c'est qu'on ne sait pas où est passé le courant d'Humboldt*. Ce serait peut-être un coup d'épisode El Nino* qui se prépare (retenez bien car celui-là, on ne va pas tarder à en parler beaucoup).

L'eau douce de pluie y en a parfois un peu trop à notre goût. L'eau du dessalinisateur, le Captain y veille et y laisse ses siestes, à tout démonter à la recherche d'une mystérieuse prise d'air. Ben non, l'option Perrier n'est pas prévue dans la doc.

Et l'air justement, parlons-en.

Milieu de journée, c'est la panne sèche. SOG (Speed Over Ground = Vitesse fond) égale à 0. Le moteur est arrêté. On ne dérive même pas. On regarde les nuages se former et se vider dans de grands rideaux noirs.

Heureusement, nous avons passé une très bonne nuit dans une douce brise dans la bonne direction à éviter encore quelques graupels mais légers, légers.

Un excellent exercice de patience...

Tout va bien à bord.

4 mai 12h locale

Position : 4°N 32.5-81°W 38.4

Distance utile parcourue depuis hier : 93nm

Distance à parcourir pour Isabella – Galápagos : 650nm

Belle journée, du vent jusqu'à midi puis pétrole*, sommes restés sous spi apercevant Malpelo au loin, deux heures de moteur puis le Sud-Est (8kts) est rentré, juste assez pour nous au près*.

Deux évènements marquants :

- des orques nous ont rendu visite, ces espèces de gros machin noir et blanc qui chassent les baleines... curieux, ils sont passés très, très près, peut-être pensaient-ils que la carène blanche de « Yo! » était comestible ; en tout cas de sacrés morceaux. Nous étions bien contents d'être protégés par le portique sur l'arrière dès fois que ça saute pour nous crouter.

- option météo, après de long débats et analyses, genre antique les Opiaces contre les Coriaces, nous avons tranché au petit matin : route directe sur les Galápagos.

⇒ pour remettre dans le contexte:

- option Cornélienne : le pape de la grande croisière (Jimmy Cornel) et la majorité des experts conseillent de descendre très au Sud (quasi sur l'équateur) avant de mettre cap à l'Ouest; les raisons invoquées sont
 - i. traversée perpendiculaire à la ZCIT* (pot au noir) donc au plus court, courant portant sur la route Sud
 - au point d'inflexion vers l'Ouest, on récupère le monstrueux courant de Humboldt* qui porte Nord-Ouest puis Ouest et qu'il ne faut pas prendre trop tôt autrement on rate les Galápagos en dépit d'un furieux rétro-pédalage (c'est arrivé, si, si)
- option El Nino*: on pense être dans une phase de construction d'un évènement El Nino* majeur qui va se développer sur la deuxième partie de l'année; résultant d'un ensemble d'éléments à l'échelle synoptique, le phénomène El Nino* conduit à une inversion de flux significative : au lieu d'être poussées Est vers Ouest par Humboldt* et les Alizés, les eaux chaudes du Pacifique Ouest (Australie/Nouvelle Calédonie) reviennent massivement sur l'Est, détournant Humboldt*, affaiblissant les Alizés, bougeant la ZCIT* et engendrant une tétra-chiée de phénomènes induits en cascade (moins de cyclones dans l'Atlantique mais plus dans le Pacifique, sécheresse accrue sur l'Océanie/Asie/Afrique, régimes de mousson perturbés, vagues de chaleur etc...).

Et donc si El Nino* est en construction, on devrait voir des courants portant à l'Est. Certains sites (OSCAR* de la NOAA* par exemple) semblent l'indiquer mais les mesures par altimétrie en sont à leurs balbutiements.

Et bien, à nouveau, approche Bayésienne*, révérend nous voilà (Vichy nous pardonnera) : on a relevé consciencieusement depuis 24 heures les vitesses et routes (fond via GPS et bato), fait de savants calculs de trigonométrie afin de modéliser les courants qui nous affectent.

Conclusion : de 6°Nord à 4°Nord, nous avons en moyenne 1.5kts de courant portant à l'Est. Le débat Cornélien/Bayésien est tranché. Option deux, on se fait confiance et au diable les experts. Il en résulte le choix d'une route directe afin de minimiser l'impact du courant, car il ne s'agit pas de descendre sur l'équateur pour ensuite se taper 600nm avec le courant dans le nez.

C'est pourquoi nous sommes depuis 24 heures au près*, cap au 240° dès que possible.

Hisse et ho, tout va bien à bord.

5 mai 12h locale

Position : 3°N 48.1 – 83°W 05.8

Distance utile parcourue depuis hier : 101nm

Distance à parcourir pour Isabella – Galápagos : 551nm

Journée de repos conceptuel - implémentation des options de navigation.

Mer peu agitée, houle de Sud, vent malheureusement de secteur Sud-Ouest majoritaire ce qui fait du près* serré et quelques bords à tirer pour se recentrer sur la route. L'équateur approche doucement, avec la ZCIT* et le Thalweg* de Mousson, nous avons laissé derrière nous la grande majorité des graupels (et des gros nuages noirs et menaçants) - avis aux amateurs: "adoptez votre Graupel".

Tout va bien à bord.

6 mai 12h locale

Position : 3°N 16.5 – 83°W 55.6

Distance parcourue 112nm / Distance à Isabella: 492nm

Nuit à tirer des bords dans la saucette. On attendait du vent du Sud plus tôt. Il n'est arrivé que ce matin.

Et encore, on va au Sud-Ouest avec du vent de Sud-Ouest.

Donc, on est à fond au près* serré. Ça bouge, ça cogne. Ça commence à ressembler à la route vers les Galápagos....

La bonne nouvelle, c'est plus de 15 kts de vent apparent, ce qui rend Charlotte* tellement heureuse qu'elle finit par demander grâce...

Tout va bien à bord.

7 mai 12h locale

Position : 2°N 47.9 – 84°W 57.8

Distance utile parcourue depuis hier : 95nm

Distance à parcourir pour Isabella - Galápagos : 425 nm

Encore une nuit à tirer des bords dans la saucette; vents d'Ouest, pluie, orage... "quand les Graupels se ramassent à la pelle".

On s'est recadré quelques fois au moteur pendant les calmes afin de ne pas trop se laisser embarquer plein Ouest puis, hosanna au plus haut des cieux, l'Alizé de Sud-Est est rentré vers 7 heures du matin. Enfin en route directe, 5/6kts, bon plein, le bato file... pourvu que cela dure.

Merci à vous pour les artifices mis en œuvre, La Daurade et la Dalbade, les cierges, les incantations, les prières, les billets de loto, les entrailles d'escargot et les feuilles d'impôts directs.

En fin de matinée, les calculs du Capitaine (qui porte à gauche) ont montré que nous avons touché le courant El Nino* (qui porte à l'Est) à tout le moins que l'on pense être tel - 1.5kts ce n'est pas négligeable - et qui ramène notre trajectoire sur les Galap. Cela conforte notre pari d'il y a trois jours relatif aux options de route, nous en avons besoin car le doute parfois s'installe.

Expérience hasardeuse de gens du voyage (si, si, Manuel, nous aussi avons un problème avec le Rom), mise en perce hier soir d'un nouveau cubitainer originaire de la Gwada et patatras, la bonde s'arrache, le produit miracle s'écoule à flot; heureusement nos techniques de ligature sont au point, peu de produit perdu (1 litre peut-être) qui a agréablement parfumé le carré et, à l'usage, fait preuve d'un important pouvoir dégraissant.

Tout va bien à bord, le moral aligné sur l'Alizé.

8 mai 12h locale

Position : 1°N 46.9 – 86°W 28.3

Distance utile parcourue depuis hier : 117nm

Distance à parcourir pour Isabella : 322nm

Pétole* habituelle et orage à la tombée du jour : première partie de nuit au moteur, puis établissement d'un flux de Sud à partir de 00h.

Depuis ce matin, vent (F4/5, 1 ris* dans la GV et génois enroulé un point) un peu trop Sud couplé avec un courant portant également au Sud (1 kts en moyenne) nous permettent de foncer sur Santa Cruz.

De forts doutes subsistent quant à l'existence d'Alizés de Sud-Est bien établis et on cherche toujours le courant de Humboldt*.

Il devait se signaler par des températures plus fraîches. Or, même si les cirés sont à portée de main dès la fin d'après-midi, les journées sont chaudes, très chaudes.

Darwin n'a passé que 5 semaines aux Galápagos, a sans aucun doute mangé de la tortue et seulement 1% de son bouquin "L'origine des Espèces" est consacré à l'archipel ! Qu'allons-nous faire dans cette galère ?

Tout va bien à bord.

9 mai 12h locale

Position : 0°N 42.0 - 88°W 32.2

Distance utile parcourue depuis hier : 141nm

Distance à parcourir pour Isabella - Galápagos: 184 nm

Surprise, surprise : depuis hier 15h sous trinquette et grand-voile 1 ris*, S/ SSE Force 5 établi rafales à 6 toute la nuit, mer formée ; pas si Pacifique.

On a enfin récupéré du courant qui porte à l'Ouest (le Capitaine toujours à gauche), donc on fonce à plus de 6 kts à quelques degrés d'écart de la route. C'est la vie au près* : ça gîte fort, ça cogne fort, ça bouge beaucoup. « Yo! » est conçu pour l'hémisphère Nord et cuisiner à la contre-gîte devient sport.

Mais heureusement, pas le moral dans les chaussettes, de toute façon, on est pieds nus.

On se prépare au passage de l'Equateur cette nuit.

Tout va bien à bord.

10 mai 12h locale

Position : 0°S 20.3 - 89°W 39.0

Distance utile parcourue depuis hier: 120nm

Distance à parcourir pour Isabella – Galápagos : 85nm

Vent du Sud soutenu toute la nuit, en baisse ce matin. Ciel voilé.

Passage de la ligne cette nuit à 3h27 par 89° Ouest. Le Capitaine et l'équipage au complet étaient réunis sur le pont pour les offrandes à Neptune (un verre de champagne bien tassé par personne) puis savourer le moment sans trop de charivari.

(il a été reporté dans la littérature que les offrandes puissent avoir été préalablement filtrées par les reins mais nous en doutons et, sans être pour autant superstitieux, avons effectué une cérémonie du plus grand classicisme).

Enfin, le Pacifique Sud!!!!

Sommes à une trentaine de miles au Nord Est de Cristobal et Santa Cruz, nous prévoyons de naviguer entre les deux îles cette nuit et d'atterrir demain dans la journée à Isabella. C'est là que commencera le sport administratif pour les autorisations, le zarpe, la fumigation, le visa bref... tout cela un dimanche, glop, glop.

Tout va bien à bord.

11 mai 7h30 locale (UTC - 6) : atterrissage à Puerto Villamil au Sud de l'île d'Isabella (Galápagos); 0°S 58.0 – 90°W 57.7

Les îlots Tintorets protègent le petit mouillage de la grande houle du Sud que l'on voit briser.

Navigation de nuit entre les îles, magnifique lever de soleil, ce sont généralement des dauphins qui nous accompagnent lors des atterrissages, cette fois, ce sont des requins.

Le mouillage est superbe, les otaries y sont reines et les fous de Bassan ont les pieds bleus.

Les formalités vont être cocasses mais sont déjà bien engagées, nous aurons demain matin la visite à bord de:

- l'agent
- 2 représentants du Parc National
- 1 représentant de la Quarantaine
- 2 représentants du Capitaine de Port
- 1 dont on n'a pas très bien compris la fonction (Marine Nationale probablement).

Ça va faire du monde, mais peut-être obtiendrons nous le très recherché "Zarpe" valable 20 jours (tout cela pour la modique somme d'environ 700\$).

Nous sommes épuisés mais ravis, la première navigation Pacifique fut un régal et, en toute modestie, nous sommes un peu fiers de nos choix stratégiques.

Tout va très bien à bord.



2. JUIN 2014 - GALMAR

La route des îles Galápagos aux îles Marquises est une des plus longues que l'on puisse faire dans le Pacifique : 3000 miles marins environ.

La meilleure période se situe entre avril et août, lorsque les Alizés accrochés dès les Galápagos soufflent régulièrement d'Est à Sud Est et que le courant portant à l'Ouest atteint jusqu'à 2 nœuds.

Mais l'impact d'un épisode El Nino qui modifie les conditions normales de navigation peut avoir une grande influence sur les conditions de passage dans cette partie Est du Pacifique Sud.*

De l'avis de nombreux navigateurs hauturiers, c'est l'un des passages les plus agréables et dont ils gardent le meilleur souvenir.

27 mai 12h locales (UTC - 6h)

Nous sommes sur le point de larmer les agarres pour les Marquises.

Approvisionnement eau/gasoil/nourriture effectué, mini carénage, configuration bato "grande nav" (annexe pliée, longues, grabs-bags accessibles.. etc), vérification grément ok, moteur ok, électronique ok, équipage ok.

Météo correcte, régime d'Alizés modérés de Sud-Est sur le Pacifique Est se renforçant en fin de semaine. Contre-courant au niveau de l'équateur.

Partant d'Isabella, on vise

- un point M1 (5° Sud / 100° Ouest) @600nm de bon plein pour aller chercher le courant de Humboldt* (portant à l'Ouest) qui devrait être vers les 5° Sud selon OSCAR*,
- puis M2 (6° Sud / 120° Ouest) @1100nm de large*, quasi plein Ouest sur courant,
- et enfin atterrissage prévue dans la baie des Verges (rebaptisée baie des Vierges par les curés) sur Fatu Hiva (10°40 Sud / 138°40 Ouest) @1100nm quasi vent arrière ou large* selon la rotation de l'Alizé.

Au total 2 950nm, 25 à 30 jours de mer.

28 mai 12h locales (UTC - 6h)

Position: 2°S 09 - 93°W 14

Distance utile parcourue depuis hier 12h : 148 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 2752 nm.

Mer peu agitée, houle Sud 1 mètre. Vent SE force 4 depuis hier commençant à fraîchir.

Grand-voile haute, génois, près* / bon plein.

Le bato file sur l'eau, c'est assez reposant pour l'instant.

Enfin quitté la zone d'influence Amérique Centrale / Amérique du Sud, ce n'est pas trop tôt. Nous aurons passé pratiquement deux mois et demi entre les San Blas, Panama, Galap, suffisamment pour confirmer qu'il y a bien un souci avec ces pôvres indiens qui veulent entrer dans le monde moderne tout en restant fidèles à leurs traditions sans rien perdre des opportunités tout en ne lâchant rien, etc... bref, beaucoup de nœuds dans les cerveaux.

Bienvenus dans le Grand Pacifique, un magnifique rayon vert, dense, laiteux, long, s'est invité au moment du coucher de soleil pour l'apéritif.

Ciel étoilé, pas de lune, la Croix du Sud est visible toute la nuit, le Scorpion s'allonge, et le Triangle d'été a une forme inhabituelle.

Nous avons démarré la chasse au Diaoul (nos amis qui ont quitté les Galap le 22 mai destination Marquises). Certains poursuivaient le Kaïpan, pour nous, ce sera un petit diable :-).

Tout va bien à bord.

29 mai 12h locales (UTC - 6h)

Position: 3°S 11.0 - 96°W 04.0

Distance utile parcourue depuis hier 12h : 175 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 2 577 nm

Belle nav depuis hier, 7.3kts de moyenne (avec 1kts de courant), le vent est rentré SSE 5/6 jusqu'à ce matin et depuis en rotation, d'abord SSE => SE et de temps en temps ESE.

Réduit la toile pendant la nuit à 2 ris*. Génois bien enroulé car la mer venait encore de l'avant et on cognait un peu, puis décidé d'abattre de 10 degrés vers M2 en direct. Bien nous en a pris, avec la rotation de la houle (1m50) et du vent, nous sommes maintenant largue*, dérive relevée genre chevauchée fantastique "à fond" même si on ne met pas toute la toile.

Journée ensoleillée et avec 23 kts de vent apparent en moyenne, Charlotte* s'en donne à cœur joie, du coup pas de contrainte électricité, Raymond* barre la plupart du temps.

Collecte au petit matin de petites seiches sur le pont, elles avaient malheureusement un peu séché; friture ail/persil demain; en attendant nous dégustons du poulpe à la Galicienne... un régal. Il est, à ce propos, intéressant de noter le fort attrait fantasmagique du poulpe dans les inconscients chez nos cousins Japonais, la bête prend notamment une connotation très, très particulière - nous vous laissons investiguer par vous-même.

En ce qui concerne la vraie pêche, première ligne entortillée, merci de faire le nécessaire auprès des autorités supérieures (cierges, ex-voto, sang et plumes de poulet, gri-gris) afin d'exorciser la naissante scoumoune.

Tout va bien à bord.

30 mai 12h locales (UTC - 6h)

Position: 3°S 41.6 - 98°W 40.6

Distance utile parcourue depuis hier 12h : 161 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: 2 416 nm

Belle nav malgré une mer formée. Le vent reste constant SE 5, grand-voile haute et génois enroulé un point. Le vent d'Est se fait attendre ce qui permettrait de passer grand largue* et d'avoir une navigation plus confortable.

La vitesse moyenne a baissé en raison de la diminution du courant. Encore un mystère et pas tout en fait en ligne avec OSCAR*. A suivre.

Traversée cette nuit une zone de convection intense : froid, humide, instable, sautes de vent et visibilité réduite. On s'attendait à rencontrer Humboldt* en personne. Fausse alerte.

Enfumisteries ou réalités... un peu décalés dans l'hémisphère Sud, on observe maintenant le soleil se déplacer de manière exotique, toujours d'Est en Ouest (même si on est dans l'hémisphère Sud) mais il reste par contre sur notre tribord alors que nous-même nous déplaçons d'Est en Ouest; très inhabituel. Ce phénomène, couplé à la gite quasi constante due au vent reçu sur bâbord amure* (Alizé de Sud-Est), nous fait développer des signes avant-coureurs de mutation avec réduction de la jambe gauche et augmentation proportionnelle de la droite.

Mutandis, mutantis, pas sûr que l'on nous autorise à débarquer à Fatu Hiva.

Par rapport à la cuisine, nous sommes arrivés à la conclusion que les OVNI sont bien adaptés aux navigations tropicales dans l'hémisphère Nord (les plans de travail et la cuisinière sont sous le vent facilitant la tâche du cuistot) par contre dans l'hémisphère Sud sous Alizés faut cuisiner à la contre-gite avec sangle de rappel même pour le T-punch. Plus difficile. Le raisonnement inverse s'applique à la miction masculine du fait de la position inversée des toilettes. Tout ceci nous perturbe beaucoup mais nous tenons le coup en récitant des mantras.

A part quelques vols de poissons volants, aucune rencontre : sommes au milieu de nulle part.

Tout va bien à bord.

31 mai 12h locales (UTC - 6h)

Position: 4°S 24.30 - 100°W 56.90

Distance utile parcourue depuis hier 12h : 142 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 2 274 nm

Vent oscillant autour du SE avec les premiers grains qui triment leur lot d'humidité mouillée, ce n'est qu'un début. Rotation plein Est cette nuit sous une énorme couche nuageuse qui n'était pas sans rappeler le pot au noir; tangonné* le génois au petit matin avec les voiles en ciseau et une vitesse basse, heureusement l'Alizé est revenu ce midi.

Hier soir, à la tombée de la nuit, l'eau s'est mise à bouillir autour de nous, nous venions d'atteindre les 100° Ouest... il se passe de drôles de choses dans le Pacifique, déjà que l'angle droit bouillait à 90° grâce à Pythagore, maintenant cela devient plus compliqué.

Pêche :

On s'est fait bouffer une ligne complète hier aprèm par un bestiau qui a tout arraché. Nous l'avons vu sauter au loin (genre espadon) avec certainement un piercing dans la mâchoire, mais bon, contre mauvaise fortune bon cœur.

Grée une nouvelle ligne ce matin avec du 80/100 (50kg, du gros quoi), bas de ligne en corde de piano, rapala plongeant...

Quelques heures après, ting, une petite dorade coryphène (2kg), magnifique dans sa livrée à la sortie de l'eau (ses couleurs ne durent pas), encore plus magnifique lorsque déshabillée et levée en filets...

On s'est quand même dit que cela risquait d'être un peu léger pour les jours suivants car du vent fort est attendu semaine prochaine, du coup, à l'eau la ligne et re-ting quelques minutes après.

Cette fois-ci, du sérieux, un thon rouge de 13kg environ (longueur 70cm, diamètre maximum 55cm ==> il existe des corrélations entre ces mesures et le poids, si quelqu'un a le temps de chercher sur le Web et nous faire passer). Nous sommes servis pour quelques jours.

Vos prières ont été efficaces, merci du fond du cœur, nous espérons juste qu'il n'y ait pas eu d'utilisation polissonne des cierges.

Ceci étant, nous savons parfaitement être exposés à la Ciguatera dans le Pacifique qu'ils appellent ici la GRATTE (du fait des symptômes de gratouille, fourmillement, inversion chaud/froid etc...). Mais comme le thon est un poisson MI-GRATTEUR, il suffit de manger un seul des deux côtés pour ne rien risquer... euh, correct?

Tout va bien à bord, saint Sashimi nous protège.

1 juin 11h locales (UTC - 6h)

Position: 4°S 58.40 - 103°W 06.20

Distance utile parcourue depuis hier 12h : 133 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 2 141 nm

Vent pétolisant* cette nuit et ce matin ESE 3/4. Ce qui a justifié le gréement du spi tangonné* : de la ficelle partout sur le pont.

Aujourd'hui nous réputons (pourvu que la mondaine ne nous tombe pas dessus) le premier changement d'heure de la traversée :

Pour de vrai : la terre effectue une rotation (360°) en 24 heures, soit 15° par heure (360/24)... on doit donc décaler l'horloge du bord d'une heure tous les 15° de longitude pour rester plus ou moins en ligne avec le soleil. C'est donc fait ce jour, à 12h nous sommes devenus 11h, les points nav passent donc à 11h locale tout en restant constants en UTC - 6. Tout le monde a suivi ?

Quelques applications à la fumisterie:

- 16 heures sont nécessaires à la lecture du roman d'anticipation phare de Ray Bradbury, Fahrenheit 451 ($451 * 5/9$ en Celsius / 15) ce qui est proche de la réalité compte tenu du style.

- en essai normalisé, la consommation moyenne de Saint Emilion est d'environ une bouteille à l'heure (sur une base de 13°); n'est-ce pas merveilleux ? Les tenants du créationnisme voient là une preuve éclatante du "dessein intelligent".

- cosinus du Rhum du Père Labat (60°) = 0,5 soit ½ ce qui justifie une double ration pour l'équipage.

- il faut exactement 6 heures pour faire bouillir un angle droit ($6 * 15° = 90°$), autre preuve éclatante du "dessein intelligent".

- les glaçons antarctiques des scientifiques fondent à 273° Kelvin. Ça semble laisser de la marge quant à la montée des océans. Mais le zéro absolu ne sera jamais atteint. A rapprocher de l'argument ultime du Boeing 747 (probabilité qu'un ouragan balayant une décharge assemble par bonheur un Boeing 747). Encore une preuve du "dessein intelligent".

- l'ouvrage "50 degrés de nuances" (un peu tiré par les cheveux, désolé) a permis de faire bouillir la machine à phantasme d'une entière génération de quarantenaires. Certains (BHL notamment) voient là une nouvelle preuve; nous en doutons, tout au moins en ce qui concerne le qualificatif "intelligent". Pour le reste tout le monde a droit à l'erreur.

- comme souvent lorsque des plans d'expérience sont à l'œuvre, les protocoles expérimentaux ne sont pas clairement définis ; nous avons été soumis à une forme inattendue de confusion entre un thermomètre et un cierge, la situation aurait pu devenir embarrassante; le cierge semblait béni, il avait un point de fusion élevé, encore une preuve ?

Tout va (presque) bien à bord.

2 juin 11h locales (UTC - 6h)

Position: 5°S 18.10 - 105°W 09.10

Distance utile parcourue depuis hier 11h : 126 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 2 015 nm

Toujours du vent faiblard (force 4) compte tenu de l'allure (portant*) ce qui nous pousse doucement, soumis à la houle de Sud. Toutes voiles dehors, alternances de gréement exotiques, génois en bout de bôme, tangon*, génois et solent en ciseau, bref on joue avec la ficelle en attendant un flux renforcé dès demain.

Activités bricolages, cuisine (essai de saucisson de thon en tailladant un filet, sel, poivre puis roulé sur lui-même, entouré de feuilles de nori et bien ficelé; en séchage, on attend 3/4 jours pour goûter). Bref très actif.

Les nuits se ressemblent, la Croix du Sud, suivie du Centaure (les amateurs de SF se souviendront d'Alpha - la plus brillante- du Centaure nommée Rigel), Jupiter et Mars sont bien à l'Ouest, Saturne à l'Est au petit matin, et la voie lactée... magique. Dans le Nord de la sphère céleste, la Polaire a disparu, cachée sous l'horizon désormais, l'Ourse et Cassiopée luttent pour le contrôle du ciel, Arcturus pointe sur Spica de la Vierge et Véga, imperturbable, pilote le triangle d'été.

Tout va bien à bord.

3 juin 11h locales (UTC - 7h)

Position: 5°S 25.06 - 107°W 28.90

Distance utile parcourue depuis hier 11h : 136 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 1 879 nm

Une semaine qu'on est parti et un tiers de la route parcourue.

Depuis hier après-midi grand-voile haute, génois tangonné* au vent ET trinquette sous le vent. Démarrage dans un vent léger 9 kts vent apparent mais vitesse fond 5 kts dont 1 kts de courant. Puis le vent est rentré dans la nuit ESE 5. Vitesse désormais de 7 kts, en droite ligne sur M2.

« Yo! » est magnifique toilé ainsi, chevauchant la houle de sud, les crêtes blanches. Impression de voler sur l'eau.

Le saucisson sèche et passe alternativement du portique à la capote en fonction des grains (légers, légers). L'odeur qui commence à se développer conduit à le préférer sous le vent.

Réflexion intense autour de la production d'électricité par petit temps, lorsque le seuil de déclenchement de l'éolienne n'est pas atteint et lorsque le ciel est voilé ou de nuit; on joue avec les ampères heures.

Tout va bien à bord.

4 juin 11h locales (UTC - 7h)

Position: 5°S 24.3 - 110°W 17.3

Distance utile parcourue depuis hier 11h : 164 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 1 715 nm

Enfin de la brise, ESE 5 à 6, mer formée 3/4 arrière bâbord, creux 2m, écume sur le haut des vagues. Un peu réduit la toile puis renvoyé car on n'allait pas assez vite : grand-voile haute, génois tangonné* au vent (enroulé la trinquette qui ne sert plus à grand-chose maintenant).
Route au 267° - 7 à 8kts, ça pulse.

Le courant s'exprime enfin avec une estimation de 1.5kts portant plein Ouest qui permet de faire une moyenne plus que satisfaisante – OSCAR* était correct, nous attendons la prochaine mise à jour avec impatience pour en tenir compte.

Fin de la chasse au Diaoul. Mauvaise communication entre nous, du coup nous leur sommes passés devant la nuit dernière et il est trop tard (sauf à s'arrêter) pour espérer faire une séance de photos de mode croisées en plein milieu du Pacifique.
Nous continuons à échanger par mail.

Tout va bien à bord, le saucisson en est à son troisième jour de séchage.

5 juin 11h locales (UTC - 7h)

Position: 5°S 23.4 – 113°W 05.5

Distance utile parcourue depuis hier 11h : 163 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 1 552 nm

ESE 6 qui s'est transformé en SE 7 en début de nuit. Mer toujours formée et creux de 2 m.

D'où, bascule du génois sous le vent enroulé à 1 point et 1 ris* dans la grand-voile.

Le tangon* est pour l'instant resté à poste dans l'attente d'une bascule Est.

OSCAR* nous aidera à déterminer si nous poursuivons plein Ouest sur le 5°S ou si on commence à piquer sur les Marquises.

Nous approchons de la mi-parcours. C'est grand le Pacifique !

Etrange perception d'un continuum de jours et de nuits rythmé par les quarts, le déplacement des constellations, le lever / coucher de soleil, les modifications de régime de vent et les changements de l'état de la mer.

Un grand plaisir.

En apparence beaucoup de temps libre. En réel, une foule d'activité réglage du bateau, surveillance des paramètres énergie, fabrication d'eau douce, vacation satellite, cuisine, barrer, dormir par tranche de 2h30, écrire... sans compter le T-punch vespéral.

Et dire que certains pensent que nous sommes en vacances et imaginent et que nous nous ennuyons !

Intéressant de réfléchir dans ce contexte à la notion de temps physique et à sa perception; sans revenir à la gnose de Princeton, la relativité soulève de bien étranges paradoxes entourant le temps, la flèche d'un écoulement irréversible, la relativité de sa perception selon l'observateur, événements synchrones pour l'un, dissociés pour l'autre, le temps qui se dilate ou se contracte, cet absolu invariant de la célérité de la lumière.... on va farfouiller dans les archives et exhumer les bonnes vieilles formules de Newton, c'était quand même plus simple il y a trois cent ans, voire encore avant lorsque la terre était plate. Beati pauperes.

Tout va bien à bord, magnifique lever de soleil ce matin.

6 juin 11h locales (UTC - 7h)

Position : 5°S 33.8 – 115°W 47.9

Distance utile parcourue depuis hier 11h : 160 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: 1 392nm

Bascule au ESE 6 au milieu de nuit ce qui nous a valu de tangonner* à nouveau le génois au vent, puis rebascule SE 6. Maintenant grand-voile haute et génois 1 point, à fond, au surf.

Merci pour la mise à jour d'OSCAR* qui confirme des poches de courant et contre-courants sensibles, nous sommes bien positionnés pour en tirer profit. Décision de poursuivre sur une latitude 5°/6°S jusqu'à 125°W pour maximiser le gain lié au courant (qui représente tout de même un bonus de + 36 nm par jour : non négligeable sur de telles distances) avant de piquer sur les Marquises en comptant sur un flux d'Est bien établi.

A 6 heures ce matin, nous étions le 6 juin, soit 666, le chiffre de la bête, malfaisante, maléfique; ce n'est pas sans appréhension que nous attendions le lever du jour, et... il ne s'est rien passé.

Par contre, l'équipage a exprimé hier matin le souhait d'une petite coryphène, le Captain a procédé à quelques incantations lors de la mise à l'eau de la ligne et ce fut effectivement le cas quelques heures plus tard, une coryphène de 2kg qui s'est invitée pour le dîner. Cela laisse imaginer la puissance du Captain, ce héros, maître du temps et du point mais pose à l'équipage quelques questions sur le sens profond de certains rituels de bord.

[nombre d'études sérieuses ont démontré de façon majestueuse que les prières d'intercession (genre faites que j'attrape une coryphène) ne sont pas opérantes; une des plus célèbres (et ridicules?) études, publiée dans American Heart Journal en 2006 ("study of the therapeutic effects of intercessory prayer in cardiac bypass patient") a été réalisée en double aveugle sur une population de 1 802 patients. 3 groupes: (1) ceux pour lesquels on ne priait pas et ne le savaient pas, (2) ceux pour lesquels on priait et ne le savaient pas, (3) ceux pour lesquels on priait et qui le savaient. Résultats: pas de différence entre (1) et (2), paradoxalement, complications médicales chez (3): genre si on prie pour moi, c'est que c'est grave... dire que l'on finance ce genre d'études et que des individus meurent de faim.....]

Saint Emilion, Saint Vérant, Saint Estèphe, Saint Amour, Saint Joseph et Saint Georges (pour les nocturnes) priez pour nous....

La dorade remontée, nous avons entonné notre chant de remerciement à Neptune: "one pound fish" du Pakistanais Muhamad Shaïd Nazir :

c'mon ladies, c'mon ladies,
one pound fish,
c'mon ladies, c'mon ladies,
one pound fish, one pound fish,
have have a look, one pound fish,
very very good, one pound fish,
very very cheap, one pound fish,
six for five, one pound fish...

Pour ceux qui auraient envie de surfer, la vidéo originale peut être trouvée sur le Web et vaut le coup ainsi que la version Bollywood qui ne cède en rien au Gangnam style.

Tout va bien à bord.

7 juin 11h locales (UTC - 7h)

Position : 5°S 50.3 – 118°W 35.5

Distance utile parcourue depuis hier 11h : 167 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 1 227 nm

ESE 5/6 mer du vent, houle 1m50, voiles en ciseaux, le bato glisse, parfois au surf.

Ciel bleu - nombreux bancs de poissons au-dessus desquels tournoient goeles, frégates & co... en fait les seuls oiseaux qui ont abandonné la traversée sont des "Jésus", on ne connaît pas encore leur nom (ndr : un pétrel tempête), assez petits, trapus, blancs/noirs, ils volent au raz de l'eau et de temps en temps s'aident de leurs pattes pour rebondir d'où le surnom dont nous les avons affublés.

La lune est présente en première partie de nuit, révélant des paysages scintillants, à son coucher, les constellations australes reprennent vie.

Tout va bien à bord, le temps se dilate.

8 juin 10h locales (UTC - 8h) ==> ayant franchi les 120° Ouest, nous avons encore changé d'heure.

Position: 5°S 55.5 – 121°W 33.9

Distance utile parcourue depuis hier 11h : 178 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 1 054 nm

Bonne journée, vent (ESE 6 rafales 7), courant (quasi 2kts), soleil et une bonne moyenne. La mer est désormais formée avec de jolis creux, écumes blanchâtres qui nous entraînent au surf de temps en temps avec des pointes au-delà de la vitesse de notre vague d'étrave.

Ce dimanche (de Pentecôte off course) est classé rouge en matière d'activité spirituelle avec :

- dans le sens des départs, l'anniversaire de la mort du prophète Mahomet,

- et dans le sens des retours

- 1) promulgation de la Torah sur le Mont Sinaï doublée d'un accord de partenariat exclusif,
- 2) arrivée de Saint Esprit venu rendre visite à ses copains, Emilion, Joseph et Georges (en soirée uniquement).

Bref, énormément de sollicitations qui ne nous laissent pas une minute - telle est la dure condition du marin.

Après 4 jours de séchage le SauciThon (copyright l'Amirauté) s'est révélé excellentissime rehaussant le T-punch de sa finesse et embaumant l'intégralité des équipées.

La mode de préparation mérite un mot : filet de thon cru (assez fin) salé, poivré sur le pourtour, roulé dans une feuille d'algue (Nori) afin de le protéger, ficelé, ligaturé, et pendu au soleil.

Tout va (encore) bien à bord.

9 juin 10h locales (UTC - 8h)

Position : 6°S 46.2 – 124°W 11.1

Distance utile parcourue depuis hier 10h : 164 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 890 nm

Vent ESE 6/7 et courant environ 1.5 kts, en baisse.

Nous avons laissé les gréements exotiques et naviguons désormais largue* grand-voile 1 à 2 ris et génois 1 à 2 points enroulés.

Creux d'environ 3 mètres et premiers grains de l'hémisphère Sud : les mêmes que dans l'hémisphère Nord, soit rotation du vent, survente (+ 20/25 kts - rafale 45 kts ce matin, aïe, aïe), pluie mouillée, pétole*. Le tout en 1/4 d'heure et on recommence.

Dernière salade de tomates, guacamole ultime hier. En frais, ne restent que 2 poires, un concombre et un chou rouge (gasp !). On va enfin pouvoir entamer avec enthousiasme les Cassegrains qu'on trimballe depuis 10 mois. Nous sommes bien contents d'avoir suivi avec assiduité le traitement préventif du scorbut, la constance est l'essence du progrès.

En ce lundi de Pentecôte, jour chômé ou non, une petite pensée pour Jean-Pierre Raffarin, ses petits vieux canniculés et la "positive attitude"; nouvelle règle de sécurité édictée par le Captain : une main pour soi et une main pour le Captain, l'équipage est suspicieux.

Tout va bien à bord.

10 juin 10h locales (UTC - 8h)

Position : 7°S 24.4 – 126°W 39.9

Distance utile parcourue depuis hier 11h: 153 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 737 nm ==> il reste un quart

Vent fort ESE 6/7, creux de 3/4 mètres et reflets opalescents.

Fin de rigoler. Passé la nuit sous grand-voile 2 ris* et génois 1 point enroulé : légèrement sous-toilé en prévision de grains.

Qui sont arrivés avec le lever du jour, bascule sous trinquette pour étaler les grains successifs permettant de rincer consciencieusement le cockpit et les marins. Que d'eau, que d'eau.

Midi, le soleil est enfin sorti et la mer est magnifique, crêtes blanches, longue houle - on sèche.

Prévision d'atterrissage ce week-end, nous avons longuement hésité mais vendredi ne nous paraît pas une option du fait de la date - qu'en pensez-vous?

Tout va bien à bord.

11 juin 10h locales (UTC - 8h)

Position : 7°S 57.2 – 129°W 08.7

Distance utile parcourue depuis hier 11h : 151 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 587 nm

Vent fort ESE 7, creux de 3/4 mètres.

Grand-voile 2 ris* et génois maxi enroulé, mouchoir de poche à l'avant pour rester appuyé dans les vagues.

Grain en fin d'après-midi, rafale 45 kts, puis coup de grisou en début de nuit. Sûr et certain, les gremlins chevauchaient les vagues.

Le calme (relatif 30 kts vent réel) s'est rétabli après minuit : route droite, la lune dans le mât et grosses déferlantes qui font woushhhhh, un moment superbe.

La pleine lune prévue dans quelques jours est sans doute responsable de ces sautes de vent. Le point positif c'est qu'emportés par le vent, les grains n'ont pas le temps de se former ce qui nous a valu de rester secs ce matin.

Pain frais qui sort du four pour le déjeuner.

Tout va bien à bord.

12 juin 10h locales (UTC - 8h)

Position : 8°S 40.8 – 131°W 38.5

Distance utile parcourue depuis hier 10h : 155 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 432 nm

Toujours à fond dans le "Super Mara'amu", le petit nom Tahitien de l'Alizé de Sud-Est lorsque celui-ci se renforce pendant quelques jours avec un vent moyen de 30-35kts. Cela nous donne une bonne vieille houle de 3 mètres (H1/3 pour les statisticiens), ce qui veut dire des creux maxima de 4.5 à 5 mètres.

Ça swingue lorsque l'on est tout en haut et que le pilote hésite sur la conduite à tenir avant de dévaler la lame à moitié couché par le vent dans les voiles.

De temps en temps une vague malencontreuse dont l'incidence sur la coque est anormale explose sur le franc-bord, choc sourd, poum, instant, hors du temps, puis splash de grandes bassines d'eau salée se déversent dans le coquepitte, puis ça repart.

Sommes toujours GV deux ris* (la bosse* donne des signes d'usure, on essaie de minimiser le ragage) et un mouchoir de poche à l'avant pour être équilibrés. Inutile de se dépêcher, car il nous faudrait tenir une moyenne élevée (8kts mini) pour espérer arriver sur le Sud de Fatu Hiva Samedi début d'après-midi afin de pouvoir prendre le mouillage avant la tombée de la nuit; du coup, on cible d'atterrir Dimanche matin, auquel cas, il n'est pas nécessaire de faire plus de 6.5kts en moyenne, pom, pom, genre la patrouille des éléphants pour ceux qui ont des lettres.

Nos amis de Diaoul (qui sont 500n derrière) mangent du chou vert. Le nôtre est rouge - sûr qu'il date de l'époque de Gorbatchev - on le regarde en hésitant... si seulement il pouvait parler.

Tout va bien à bord.

13 juin 10h locales (UTC - 8h)

Position : 9°S 17.5 – 134°W 03.2

Distance utile parcourue depuis hier 10h : 152 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 285 nm

Le Mara'amu est allé se coucher hier en fin de soirée; à partir de minuit restaient la houle (forte), du vent ESE 6 (et non plus 7/8) et l'astre con, pleine, levée au coucher du soleil, elle nous a accompagné jusqu'au lever de Belzebuth, magique sur les déferlantes.

En approche du paquet d'île au milieu de nulle part, zone A35 chez Météo France, nous remontons notre niveau de vigilance et veillons un peu plus fréquemment les éventuels navires. A ce jour, aucune rencontre depuis le départ des Galápagos.

Tout va bien à bord.

14 juin 10h locales (UTC - 8h)

Position : 09°S 56.97 – 136°W 28.57

Distance utile parcourue depuis hier 10h : 149 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 136 nm

Nuit compliquée. ESE 7 (alentour 30 kts) et houle forte jusqu'à minuit, puis baisse à 15 kts mais avec houle croisée rémanente très inconfortable et enfin grains du matin et averses soutenues. Toujours grand-voile 2 ris* et exercices répétés d'enroulé et déroulé de génois en fonction.

Tout ça en s'efforçant de réguler la vitesse pour atteindre le Sud de Fatu Hiva demain dans la matinée, puis contourner l'île par le Sud, rejoindre le mouillage d'Hanavave et y planter 1 à 2 pioches (ancres) sans se faire jeter par le gendarme dont on espère être oublié demain du fait du jour du Seigneur.

Les salamalecs du Captain qui, une fois beaché* sur une île, envisage de fonder un nouveau culte du cargo (cf Cargo cult - Gainsbourg pour ceux qui ont des lettres), nous ont permis de survivre au vendredi 13 sans se prendre le chou, rouge of course, lequel continue à nous guetter d'un œil torve du fond de l'équipée. Que la force soit avec nous !

Mise à l'eau d'une nouvelle ligne pour remplir le frigo, ce en dépit des creux conséquents. Mais le matériel disponible se fait rare. La précédente touche il y a quelque jours a dû laisser un souvenir douloureux à une grosse bête qui a cisailé le bas de ligne en acier 80/100 ou corde à piano et avalé le rapala. A suivre.

Tout va bien à bord.

15 juin 8h30 locales (UTC - 9h30) ---> nouveau changement d'heure, nous sommes maintenant à l'heure des Marquises, soit 11h30 de décalage horaire avec la France Continentale.

Position : 10°S 27.91 – 138°W 40.09

Distance utile parcourue depuis hier 10h : 136 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : ZERO nm

Après une nuit de force 6 et de grains répétés, aperçu l'île de Fatu Hiva, la plus méridionale de l'archipel des Marquises, au petit jour, à moins de 20 miles des côtes. Bordée de falaises noires, c'est une énorme forteresse couverte de nuages.

Après virement lof pour lof (empannage* pour les intimes), le premier de la traversée, le cap Sud est doublé dans des creux de 2,5 m, accompagné par deux énormes dauphins, puis remontée de la côte Ouest, à l'abri de la houle vers la baie de Hanavave, petite encoche dans la falaise au fond de laquelle on aperçoit quelques maisons, une église et des cages de foot.

Mouillage au milieu des 6 voiliers présents. Parmi eux, nous en connaissons déjà 2, rencontrés à Balboa et Isabella -la mission de transmettre le paquet remis par Julius Caesar (si, si, JC, agent d'Isabella) à l'équipage de Providence est immédiatement remplie.

La baie d'Hanavave est superbe : des falaises noires abruptes et les fameuses verges sentinelles, couvertes de végétation luxuriante d'un vert très vif. Les nuages continuent de courir sur les sommets et le vent s'engouffre dans la vallée avec des bourrasques violentes, jusqu'à 40 kts. Vaut mieux être bien accrochés !

Désirée nous invite à venir dîner ce soir en sa maison, mais la perspective d'une nuit sans interruption aura raison de l'invitation. Une autre fois.

Nous venons de faire 3 000 mn en 19 jours, soit une moyenne supérieure à 6,5 kts, sur un seul bord, sommes ravis. Nous rentrons par une petite porte Nord-Est sur un nouveau terrain de jeu qui nous rapproche de l'Asie avec des foulditudes d'iles et de rencontres à venir.

« Yo! » est en excellente forme, bien comme nous un peu fourbu et sûrement satisfait de pouvoir relâcher la tension des haubans. Une inspection complète est prévue, mais premier bilan technique : une bosse de ris* à changer, le lazy bag* à raccommoder, l'étanchéité du hublot avant à revoir, défaut évanescent sur la vitesse du vent.... En fait pas grand-chose compte tenu du parcours de 5000 nm depuis la Guadeloupe et la dernière grosse maintenance.

Tout va très bien à bord.



3. OCTOBRE 2014 - POGA

La route Polynésie – Royaume des Tonga s'effectue dans une partie d'océan peu fréquentée et constitue un tronçon de la « route des va-nu-pieds » ou du « milky run », surnom peu approprié car les conditions idéales d'Alizés y sont rarement rencontrées.

Tout l'enjeu d'une traversée du Pacifique Sud est de jouer avec les Alizés de Sud-Est réputés pour leur inconstance quelle que soit la période. Cette instabilité s'accroît à la fin de l'hiver austral alors que la saison des cyclones approche. Les Alizés s'établissent alors par intermittence, passant du coup de vent à des périodes de calme et temps à grain, prétexte à relâche dans des îlots minuscules peuplés par des communautés parmi les plus isolées du globe.

Autre difficulté, la présence de récifs divers, le plus célèbre étant Beveridge reef. Par temps établi et bien que sa position reportée sur les cartes ne soit pas conforme à la réalité, il est possible de s'y arrêter et d'entrer dans le petit lagon par la passe Ouest. Par gros temps, les vagues submergent la barrière de corail provoquant une sensation d'enfermement.

Yo! PoGa= Polynésie-Tonga, on fera donc du Pogo sur la Poga

Départ 1 Octobre vers 15h (locale, i.e. GMT-10), de Bora Bora (16°S 30 – 151°W 46) en direction du Royaume des Tonga - archipel de Vava'u - Niafu (18°S 39 – 174°W 00).

A noter que nous franchirons probablement la ligne de date à un moment quelconque car les Tonga sont sur une base de GMT + 13, ce qui veut dire que un jour nous serons le lendemain, ça va chauffer.

Route environ 1300nm, 10-12 jours, majoritairement cap à l'Ouest, vent de secteur Est prévu pour les prochains jours, houle Sud-Ouest modérée.

Le remue-ménage dépressionnaire au Nord de la Nouvelle Zélande conduit à tirer le plus à l'Ouest possible tant que la saison des cyclones n'a pas encore commencé avant de piquer plein Sud pour rejoindre Opuia (NZ) probablement vers la fin du mois.

Tout va bien à bord.

2 octobre 14h30 locales (UTC - 10h)

Position : 17°S 02.9 – 154°W 09.1

Distance utile parcourue depuis hier 14h30 : 140 nm

Distance à parcourir pour Nord Vava'u - Tonga : 1137 nm

Mer agitée, longue houle de Sud-Ouest (générée sur les 40ème Sud) 2-2.5 m. Vent ESE force 4. Grand-voile haute, génois. Alternance grand largue* / vent arrière génois tangonné*.

Largué l'amarre sur la bouée du Mai Kai Yacht club à Bora bora hier à 14h30.

Passé au sud de Maupiti réputée pour sa passe difficile par forte houle de sud à la tombée de la nuit.

Laissé Mopelia sur tribord vers 10h ce matin.
Direction Palmerston dans le Nord de l'archipel des Cook, route au 260°.

Capri ou Bora bora, nous on choisit Capri.
Parce que Capri c'est pas fini et Bora Bora ça le fait pas.

Toutes les deux sont nées de volcans.
Toutes les deux sont des destinations pour amoureux de luxe. Ici on entend de la Mandoline, là de l'Ukulélé.
On fait faire aux touristes le tour de l'île.
On y trouve yachts, jet ski, cruisers...

Mais à part ça :

On rejoint les hauteurs de Capri en prenant le funiculaire, puis on flâne en faisant du shopping Hermès, Dior, Dolce Gabbana, Versace, Jimmy Choos... On survole Bora Bora en hélicoptère et on s'enferme dans son bungalow pied dans l'eau...
Toute la ville de Capri est une mise en théâtre du luxe. Le seul village de Bora bora, Vaitape est pouilleux, aucun visiteur ne le traverse jamais, car on vient le chercher pour traverser le lagon à la descente de l'avion.
Les jardins de Capri sont merveilleux, le récif de Bora Bora est encombré de déchets.

Azul vs Lagon, on garde Azul !

Dernier ragot de Bora : tout début juin, la SEULE vedette des Douanes de Polynésie Française se serait tankée sur un récif d'un atoll des Tuamotu à grande vitesse (ils rentraient des Marquises où ils avaient opéré une saisie de spiritueux illégaux c'est à dire siphonné les réserves d'alcool de quelques voileux).
==> appel à enquête, ceux qui nous feront passer des infos auront droit à notre plus grande estime.

Ravis de reprendre la pleine mer, tout va bien à bord.

3 octobre 14h30 locales (UTC - 10h)
Position : 17°S 015.2 – 156°W 24.7
Distance utile parcourue depuis hier 14h30 : 130 nm
Distance à parcourir pour Nord Vava'u - Tonga : 1007 nm

Mer agitée, longue houle de SO (générée sur les 40ème Sud) 2.5 m - 3 m. Vent ESE force 5.

Grand-Voile 1 ris*, génois tangonné* que l'on vient de basculer pour passer largue* afin de mieux passer la nuit.

Premiers grains dans la nuit, process habituel : on met le ciré, on enroule, on reste plein vent arrière, on se fait saucer (bien), on déroule, on enlève le ciré, on sèche.

Qu'est ce qui est jaune et bleu, pèse 20 à 25 kg et se débat violement avant de s'inviter au petit matin par 20 kts de vent ?

Une daurade Coryphène magnifique, ici Mahi-Mahi (prononcé Maï Maï)

Nous bataillâtes (c'est bien plus joli que bataillâmes) une heure et demi pour la remonter génois enroulé, un ris* dans la grand-voile, on faisait quand même du 5 nœuds, trop, ça tirait trop.

On a fini par mettre le moteur... en marche arrière, tombé la vitesse à 3.5 nœuds, ça allait mieux; le « Yo! » ne comprenait pas ce qui lui arrivait, en arrière toute avec le vent et la mer qui poussaient.

La bête ferrée au fusil à harpon se débattait lorsque nous la hissâmes une première fois, s'est remise à l'eau d'un coup de rein magnifique, la ligne n'a pas cassé, rebelote, re-harponnée, idem elle ressaute, et dix de der, la bête est projetée dans le coquepitte, du sang absolument partout, le carnage.

Un coup de rhum dans les ouïes, ça a calmé le jeu. Zétions épuisés.

Cette fois, c'est sûr le moulinet est trop petit, va falloir passer à la catégorie supérieure.

Le frigo est archi plein, la subsistance est assurée jusqu'à la fin de la semaine; Dieu est grand.

On a sur la liste:

- les œufs en séchage façon poutargue
- un morceau roulé mode SauciThon (copyright l'amiral)
- la tête au four sur lit d'oignon et tomates (plus tard)
- cru à la Tahitienne (coco)
- cru à l'Asiate
- sashimi
- roulé épices en rôti cru à cœur
- tout simple à la poêle
- petits poivrons farcis et sautés
- mariné lentilles corail tout juste cuites, gingembre, cébette

On estime qu'il restera encore 2 à 3 kilos... suggestions bienvenues.

Tout va bien à bord.

4 octobre 14h30 locales (UTC - 10h)

Position : 17°S 56.0 - 158°W 51.0

Distance utile parcourue depuis hier 14h30 : 143 nm

Distance à parcourir pour Nord Vava'u - Tonga : 864 nm

Vent ESE force 6 cette nuit, un ris* dans la grand-voile, génois enroulé, à fond dans l'écume de la houle électrisée par la lune.

Tendance baissière depuis ce matin.

Nous ne sommes pas seuls dans l'immensité:

7h32 : croisé (quelques encablures) un petit cargo qui luttait contre la houle et a refusé de communiquer par radio.

14h02 : grosse baleine qui a fait le dos rond à 30 mètres de nous; ambiguïté, plus près, plus près mais pas trop non plus (ça pèse quand même ses trente tonnes).

Depuis ce matin, la cambuse tourne à plein régime :

Le SauciMahi est en séchage. La chose est multi-fonction : transformée en alarme, elle est accrochée sous le portique légèrement sous le vent du barreur; un abominable fumet se répand sur le barreur si ce dernier s'embarque trop près d'un empannage sauvage.

La terrine de Daurade aux lentilles corail était un régal.

3 litres de soupe refroidissent dans le frigo.

La poutargue entre deux planchettes tenues par 2 serre-joints sèche et fumigène le cockpit.

Cette méthode est l'adaptation à petite échelle d'une anecdote polynésienne : un samedi soir après quelques caisses de Hinano (bière locale) deux frères se disputent. Le premier prend la hache et fracasse la tête de son frère. Pas de panique (ou de remords ?), il prend alors 2 madriers, un serre-joint qu'il pose sur la tête de son frère et le conduit à l'hôpital. Celui-ci s'en remet alors que le premier est en prison. A sa sortie il déterre la hache et finit le travail. Nous sommes en France dans les années 2000.

Tout va bien à bord, nous ne manquons pas de serre-joints

5 octobre 14h30 locales (UTC - 10h)

Position : 18°S 16.7 – 160°W 50.7

Distance utile parcourue depuis hier 14h30 : 115 nm

Distance à parcourir pour Nord Vava'u - Tonga : 749 nm

Vent faiblissant continument après une bascule cette nuit de ESE vers ENE qui a occasionné un premier empannage*.

A midi, pétrole* « noirte » de la pire espèce, couplée avec une houle croisée de Sud-Est (ex Alizés) par le Nord Est (ex hémisphère Nord, cyclones Phanfone et Vongfong on suppose). Le génois et la grand-voile sont ferlés et le moteur tourne à moyen régime. On a tout essayé, grand-voile haute, puis ferlée, génois tangonné*, génois fixé à l'extrémité de la bôme débordée, rien n'y fait, ça roule ma poule.

Même sous moteur, le bateau continue à rouler et entre parfois en résonnance. Bref, l'abomination.

Interrogation par satellite des différents sites météo, sans trouver d'explications ni de perspectives à très court terme, le calice semble profond.

Nous traversons actuellement l'archipel des Cook, une quinzaine d'iles, atolls étalés sur 2 millions de km², influence et ZEE Nouvelle Zélande.

En ce dimanche, nous venons de laisser sur bâbord l'atoll d'Aitutaki sur lequel le jour du Seigneur doit obligatoirement être consacré au repos et à la prière. La machine à faire du vent est à l'arrêt, peut-être aurions-nous du choisir un autre jour pour croiser au large.

Nous ne nous sommes pas arrêtés, pourtant, nous aurions rejoints des visiteurs célèbres tels que le capitaine Bligh qui a débarqué 17 jours avant la fameuse mutinerie, Darwin qui y a fait escale sur le Beagle, Gary Grant et John Wayne qui ont patienté pendant que leur avion refaisait le plein : l'atoll était utilisé dans les années 50 pour un stop-over par l'ancêtre de Air New Zealand.

Continuons de viser l'île de Palmerston qui est sur la route des Tonga, probablement demain, nous verrons alors si nous y relâchons ou bien si nous la laissons au Nord. La population toute entière y descend d'un seul Anglais débarqué en 1863 avec 3 femmes polynésiennes.

L'archipel des Cooks auquel on peut ajouter l'île de Niue un peu plus à l'Ouest pose la question de la viabilité de si petits Etats sans ressources propres. Indépendants constitutionnellement, ils sont sous forte dépendance de la Nouvelle Zélande à qui ont été délégué la Défense et les Affaires Etrangères et qui apporte une aide financière significative. Les habitants ont la citoyenneté NZ et il y a probablement plus d'habitants originaires de ces îles en Nouvelle Zélande que sur l'île mère.

Tout va bien à bord. On reste calme.

6 octobre 17h00 locales (UTC - 10h)

Position : 18°S 02.9 - 163°W 11.6

Distance utile parcourue depuis hier 14h30 : 133 nm mais en 26 heures et du moteur.

Distance à parcourir pour Nord Vava'u - Tonga : 616 nm.

Pétrole* et houle croisée persistantes nous ont conduits à naviguer au moteur toute la nuit et toute la journée, un régal, brrrrrrrrrr

Sagaces dans la planification de la route, l'atoll de Palmerston avait été identifié comme fallback potentiel si souci; nous étions loin d'imaginer que le souci ce serait le pasdevent. Palmerston (Archipel des Cooks) : une douzaine de motus autour d'un lagon, altitude maximale 15 mètres, 50 habitants, 50 bateaux de passage par an, unique produit d'exportation, le filet de perroquet (le poisson mangeur de corail pas le répétiteur de chaire). Les quelques passes sont restreintes aux petits bateaux locaux, pas question d'entrer dans le lagon. Trop dangereux. La houle brise de toute part et il n'y a pas assez de fond. Peut-être faudrait-il mettre un petit coup de dynamite pour ouvrir la barrière (Cousteau le faisait pour pouvoir passer la Calypso, les militaires itou pour leurs jouxjoux).

Les habitants ont donc installé quelques bouées à l'extérieur de l'atoll, à l'abri du vent dominant d'Est, sur la plateforme continentale qui passe brutalement de 1000 m à 12 m, à une cinquantaine de mètres du récif et à la limite du ressac, bref, le genre de mouillage original qui interroge.

Pris en charge par Simon qui est venu vérifier notre amarrage, selon ses conseils en plus de nos 2 haussières sur la bouée, nous avons mis l'ancre qui reste suspendue à 2 mètres au-dessus du fond : au cas où cassent les amarres, on espère que l'ancre s'accrochant au récif réveillera l'équipage (qui dors du sommeil du juste) lui permettant de sauver la mise... on doute mais vu qu'il n'y a pas de vent.

Nous avons entendu parler de Riri, un bateau américain qui s'est fracassé sur le récif il y a 4 ans juste ici. Selon Simon, ayant fait le tour du monde Riri a considéré nuls et non avendus les conseils qui lui étaient prodigués... "moi je sais"; nous, humbles vermisseaux, écoutons, mettons en

pratique, et au passage, finissons toujours par apprendre quelque chose; c'est quand même la première fois qu'on laisse pendre l'ancre dans l'espoir qu'elle accroche quelque chose.

Pour l'instant, tout va bien. Le vent d'Est reste faible. S'il s'intensifie ou change de direction, on est prêt à décarrer.

Tout va bien à bord.

7 octobre à un moment donné mais quand même UTC-10

Toujours amarrés sur une bouée à Palmerston, en plein milieu de l'océan (pas la même, on a déménagé car ça chauffait avec le ressac et le vent proche de zéro, plus rien ne nous éloignait du récif).

Un peu discuté avec les descendants de Mastres, William de son prénom. Charpentier de marine de son état lorsqu'il débarqua sur l'île avec ses épouses Polynésiennes, il organisa de manière intelligente la gestion de sa descendance, minimisant les mariages consanguins autant que possibles, favorisant la quête de sang neuf dans les îles voisines (et en NZ), bref, il semble que l'expérience ne soit pas trop catastrophique.

Les Anglo Saxons adorent relâcher ici car Williams avait un accent de Gloucester et a transmis sa pratique de l'Anglais à sa descendance qui s'y tient. C'est donc avec un pur accent de Gloucester que le partiellement édenté Simon nous a accueilli, nous a fait la causette, proposé de faire les formalités d'entrées aux Cooks (90\$) que nous avons décliné, du coup nous ne sommes pas descendus à terre ce jour.

Il faut noter que l'usage des annexes est fortement déconseillé. En effet après observation, le passage dans la barrière avec la longue houle est assez sportif, mieux vaut un gros moteur et beaucoup d'habitude. Du coup, ce sont les habitants de l'île qui gentiment font le taxi pour les voileux désirant se dégourdir les jambes.

Petit épisode de contrebande, nous avons préparé un sac avec quelques produits alimentaires, des hameçons, de vieux bouts etc... le Simon était bien tenté (le cargo ne passe que tous les 3 ou 4 mois) mais il fallait enfreindre la loi (car nous sommes juste 'en transit' et à ce titre un peu parias) et il doit y avoir un de ses cousins sur l'îlot qui est en charge des formalités douanières. Après réflexion, il fut convenu que Simon et son équipe repasseraient... un peu plus tard, se gareraient de "l'autre côté de « Yo! »" et qu'ils accepteraient notre don pourvu que l'on ne dise rien.... soyez gentils et gardez le secret avec nous.

On pense/espère/vaudou etc... avoir du vent demain, donc on trace sur l'Ouest et les Tonga avec peut-être un stop dans le Beveridge Reef (20°S 00-167°W 46).

Tout va bien à bord.

8 octobre : 9h00 locales (UTC - 10h)
Position: 18°S 02.7 - 163°W 11.5

Île de Palmerston, c'est fini. Un bon séjour même s'il fut très court et instructif. Avons appris une technique d'amarrage exotique mais qui pourrait resservir. Quelques émotions aussi alors qu'à marée basse nous avons pris conscience que la vague de ressac prenait naissance sous la jupe

pour aller se briser sur le récif affleurant 50 mètres plus loin. Nous étions plus tranquilles après nous être déplacé d'une bouée, moins exposée.

Pris un pot avec Shalon et Courage (!), californiens et 6 moufflets à bord d'un gros cata. L'occasion d'en apprendre un peu plus sur la vie à Palmerston : 60 habitants, 21 enfants, 6 profs dont une Anglaise dont le père avait fait naufrage en 1954 sur l'atoll, qui avait gardé contact avec son meilleur ami et qui a souhaité voir par elle-même ce qu'il était; une infirmière des Fiji, un abri anticyclonique, la possibilité de se connecter sur internet si besoin ... Un bateau voisin avait organisé un transfert d'une douzaine d'ados vers Rarotonga, la capitale des Cooks, pour obtention de certifications. Comme quoi, l'éducation peut être une priorité et s'organiser même dans les coins les plus reculés. De quoi être en colère contre le "Pays" polynésien (cf article « Jeu de société » dans le blog Yodyssey) qui laisse partir sa jeunesse à la dérive.

9h : nous relevons l'ancre qui pendouillait bêtement à 1 mètre du fond (on pense avec émotion à un requin dormeur qui rasant le fond se prit un choc occipital le ramenant illico dans ses rêves), larguons les amarres et en route.

Grand-voile haute, génois, grand large* par 20 nœuds d'Est, un régal. « Yo! » est suffisamment bien appuyé pour que la zoule ne soit pas une nuisance.

La météo donne une fenêtre de trois jours avec du vent avant une nouvelle période de pétrole*, ce n'est pas suffisant pour rallier les Tonga d'une seule traite mais deux options sur la route:

- Niue (19°S 02 – 169°W 56) : une véritable île, un des premiers micro-état au monde qui ait officiellement son siège à l'ONU et vend sa voix lors des votes (tout comme la Dominique).

- un récif perdu en plein milieu de nulle part, Beveridge Reef (20°S 00 – 167°W 45), les cartes l'indiquent plus à l'Est que sa position réelle, une passe à l'Ouest, deux épaves sur le récif au vent, un banc de sable qui est souvent découvert. Il faut surfer pour trouver des infos....

Il y a des chances que ce soit Beveridge Reef le temps de laisser passer la période de pétrole* à venir.

Tout va bien à bord.

9 octobre 9h00 locales (UTC - 10h), neuf, neuf, dix, dix
Position: 18°S 48.5 – 165°W 56.3
Distance utile parcourue depuis hier 9h : 163 nm
Distance à parcourir pour Nord Vava'u - Tonga : 460 nm

Départ hier 9h, grand-voile haute, génois, large*, vent E5, vitesse 6 kts, direction Beveridge reef.

Pour mémoire, Beveridge reef : un atoll non affleurant au milieu du Pacifique Sud 20°S 00 – 167°W 47. Taille : 4 nm de long et 2 nm de large.

Seul un banc de sable apparait à marée basse. Les vagues passent continument par-dessus le récif surtout par vent d'Est ou Sud-Est. Le courant dans la passe étroite situé à l'Ouest est toujours sortant en moyenne 3kts, jusqu'à 6 kts. A l'intérieur un lagon de sable aux eaux cristallines. Un régal par temps calme.

15h : premiers grains : grand-voile 1 ris*, génois enroulé 2 points, large*, vent ESE 6/7, vitesse 7 kts, direction Beveridge reef.

On commence à aller vite pour entrer à une heure décente dans le machin.

17h : grand-voile 2 ris*, trinquette, grand large*, vent ESE 7, vitesse 7.5, changement de cap, direction Niue.

Niue (prononcer niou-hé) = the Rock 19°S01 – 169°W 52. Le plus petit Etat du monde, 1600 habitants. Un atoll surélevé, bordé de falaises. Le lagon est comblé et boisé. Forte dépendance à la Nouvelle Zélande, idem les Cooks.

Le yacht club installé sur la façade Ouest au droit d'Alofi, la capitale, met en place une vingtaine de bouées entre le mois d'avril et le mois de novembre, en dehors de la saison des cyclones. Impossible de mouiller par soi-même, trop profond.

19h : la course commence. Si on fait du 7.2 kts de moyenne, on arrive vendredi avant le coucher du soleil. Pas trop envie d'accrocher une bouée de nuit, d'autant plus que le coin est encombré de DCP (Dispositif de Concentration de Poissons), des leurres à poisson format industriel. Donc, à fond sous un ciel bouché, surf dans les vagues et pointes à 8.5 kts. On renvoie peu à peu le génois, et les ris*.

Ok jusqu'à 5h du matin où le front froid fini de passer, le vent bascule à l'Est et continue de faiblir. C'est râpé pour Niue Vendredi soir.

7h00 : le jour se lève. Grand-voile haute, génois tangonné*, vent arrière, vitesse 5.5 kts. Toujours en route pour Niue. On espère arriver samedi matin après le lever du soleil, sinon on sortira les freins....

Demain, Vendredi.... le jour du poisson - il ne reste plus que 3 litres de soupe du Mahi-Mahi, temps de remettre une ligne à l'eau.

Tout va bien à bord.

10 octobre 9h00 locales (UTC - 10h)

Position : 19°S 16.3 - 168°W 02.4

Distance utile parcourue depuis hier 9h : 163 nm

Distance à parcourir pour Nord Vava'u - Tonga : 341 nm

Grand-voile haute, génois tangonné*, vent arrière, vent ENE 4, vitesse 5 kts, direction Niue (100nm à l'Ouest); nous allons probablement y relâcher.

Jolie navigation pacifique, troublée par moment par un train de houle du Sud.

Tranquilles.

Tout va bien à bord.

11 octobre 9h00 locales (UTC - 10h)

Position : 19°S 09.4 - 169°W 55.2
Distance utile parcourue depuis hier 9h : 106 nm
Distance à parcourir pour Nord Vava'u - Tonga : 235 nm

13h UTC-10, 12h UTC -11 heure locale: amarrés sur coffre devant Alofi la capitale de Niué. En hommage à Claude François, Frank Sinatra, Sid Vicious : "We did it Neway" (gasp!)

Le mouillage est rouleur, peut être le clapot s'atténuera-t-il lors de la pétrole* annoncée pour les 3 jours qui viennent. C'est le seul mouillage à 400 kilomètres à la ronde, alors ça joue.

Nous sommes en quarantaine. Bien qu'arrivés un samedi, il est impossible de faire les papiers d'entrée, donc d'aller à terre. Le dimanche toute activité est proscrite. On attend donc lundi, mish'muskellah.

Le débarquement est réputé comme sportif : il peut être impossible (forte houle d'Ouest), challenging (par temps normal) ou intéressant (le reste du temps). On est sensé rentrer dans une petite darse avec l'annexe puis utiliser une grue pour la sortir de l'eau, la poser sur une remorque et la déposer plus loin pour ne pas gêner. A suivre dès lundi.

On vient de se prendre un grain monumental. Pour une fois tout était à peu près rangé. On a rempli 6 bidons de 5 litres en 20 mn, le temps de vider une chopine de rhum. On va se coucher.

Oh temps suspend ton vol, nous suspendons le PoGa jusqu'à mercredi probablement, date de départ pour Vavau / Tonga, dernière étape de cette traversée pleine de surprises...

Tout va bien à bord.

15 octobre 7h00 locales (UTC - 10h)
Largué, appareillé bouée n°7 du Niué Yacht club.
Distance à parcourir pour Nord Vava'u - Tonga : 234 nm

Après s'être fait rincer et continument rouler pendant 2 jours, nous ne sommes pas fâchés de quitter le rocher du Pacifique.

La réputation cachée du Pacifique semble se vérifier : "le secret le mieux gardé du Pacifique Sud : son climat".

Soit y a pas de vent et il pleut, soit y a du vent fort, qui vient de n'importe où !

Ainsi, alors que nous espérions un petit 15kts tranquilles pour tracer sur Neiafu, ville principale de l'archipel Nord Vava'u - Tonga, nous sommes au près* sous grand-voile 1 ris* et trinquette depuis 9h et la mer est forte. On a ressorti tout le barda : ciré, harnais. Manque plus que les chaussettes et le bonnet. C'est assuré pour dans 15 jours.

A part ça, nous avons brillamment acquis notre brevet de grutier et avons élargi nos compétences en débarquement extrême.

Eléments à prendre en compte :

- un quai en béton de 30 mètres de long,
- le platier sur lequel brise le ressac,

- une minuscule encoche présentant quelques marches glissantes,
- une houle de 50 cm,
- un cargo sur ancre retenu au quai par des haussières de 50 mètres,
- une barge elle-même poussée par un remorqueur procédant au débarquement de containers et de réservoirs de kérosène,
- la pluie,
- une grue pour les containers,
- une grue pour les annexes, bateaux de pêche...

Donc dans cet environnement, dans lequel le seul élément fixe est la télécommande de la grue, il s'agit de récupérer le crochet de la grue, de le fixer sur un bout 3 points apposé sur l'annexe, de débarquer, de hisser l'annexe, de la poser sur le quai et de la dégager pour les suivants. Tout ça sous le regard hilare des ouvriers (prêts à aider) œuvrant au déchargement du cargo, du représentant des douanes, de l'immigration et de la quarantaine.

The fun never stops !

Tout va bien à bord.

16 octobre 12h locales mais pas encore demain quoiqu'en théorie nous soyons dans les eaux territoriales des Tonga... c'est pas très clair encore....

nous sommes par:

18°S 29.04 – 172°W 37.16 ET **8742** mètres de fond.... la fosse des Tonga, un peu moins profonde que les Mariannes mais quand même; « Yo! » en frétille étrangement.

C'est dans ce genre d'endroit (tout au fond des fosses) que l'on trouve des fumeurs (fumeroles volcanique sous-marines) autour desquelles s'est développée toute une biologie basée sur le soufre et non pas l'oxygène, bref, une autre planète. C'est aussi par là-bas, tout en bas, que l'on trouve des bêtes étranges, poissons aux couleurs psychédéliques (comme il n'y a pas de lumière solaire, juste la phosphorescence est à l'œuvre), aux formes jamais imaginées même dans nos rêves les plus fous, peut-être aussi est-ce par-là que les cachalots sondent pour défier les calamars géants et s'en repaître. Les grands fonds sont encore mystérieux et bien mal connus. Par contre on a la certitude d'une biodiversité incroyable, chaque fosse de 8000 mètres étant séparée par des plateaux à 5000, peu d'espèces ont jamais migré d'une fosse à l'autre, chacune s'est donc spécialisée avec des adaptations propres...

Côté navigation, c'est en fin de compte plus difficile de parvenir au Royaume des Tonga qu'au Royaume des Cieux, de plus ce dernier n'est pas mouillé de partout (on espère tout au moins pour les heureux élus et puis de toute façon, c'est certainement de l'eau bénite).

Pour nous pauvres mécréants, depuis hier midi, 30-35 kts de Sud oscillant Sud-Ouest/Sud-Est, soit vent de travers, grand-Voile 2 ris* / trinquette, à fond dans une longue et forte houle de Sud sur laquelle la mer du vent lève de jolies vagues croisées. Une baignoire de flotte salée toutes les 10 minutes dans le coquepitte (pong, splaaassshh), genre chats mouillés, harnachés, malheureux pendant toute la nuit. Avec le passage de quelques grains, la pluie s'est mise de la partie, option eau douce ou salée... le luxe.

Toutes les bonnes choses ayant une fin, amélioration ce matin, le vent a viré à l'Est, toujours fort mais les nuages ont été nettoyés, on commence à sécher.

Tout va bien à bord.

18 octobre 9h00 locales (UTC + 13h) ==> et oui, d'un coup on a vieilli d'un jour, mais on a un jour d'avance ! La ligne de changement de date, celle où l'on passe d'hier à demain, est bien plus loin sur l'Ouest mais Tonga pour rester aligné sur ses voisins a basculé son fuseau horaire en avance pour ne pas rester derrière. Au moment précis où l'ancre s'est enfouie dans le sable, nous sommes passés instantanément de Vendredi 17 Octobre 9h00 (UTC - 11) à Samedi 18 Octobre 9h00 (UTC +13), il ne fallait pas rater l'opportunité de fêter cela et d'adoucir le traumatisme spatio-temporel avec un grand renfort de tanins.

Position : 18°S 42 – 174°W 02 - sommes mouillés à Port Maurelle dans l'archipel de Vava'u du royaume de Tonga, roi Tupou VI. Le frère est décédé en 2012, le père Tupou IV pesait 210kg - passé par le chat d'une aiguille-, la grand-mère Salote - Charlotte*, si, si - faisait la bise à la Queen Elizabeth pour son couronnement, on va rire.

Navigation de nuit, toujours grand-Voile 2 ris* et trinquette, mais la houle s'est peu à peu atténuée. « Yo! » glissait sur l'eau.

Vers 3:00 du matin on devine les falaises du Nord de l'archipel. Pas de lune, pas question de s'engager dans le labyrinthe, décision de rester à la cape jusqu'au lever du jour, 2 heures de dérive plein Nord à la vitesse de 2 kts.

Au lever du soleil par ESE 5, le « Yo ! » entame l'approche du mouillage en louvoyant sous voile entre les îlots couverts de végétation - comme dans un film. Superbe, la nature est magnifique.

Ici, il est acté dans la loi (Chrétienne) que toute activité est proscrite le dimanche, cela s'applique aux douanes le samedi aussi, donc on reste au mouillage et ferons les formalités lundi.

Cette traversée Polynésie / Tonga s'est révélée pleine de surprises permettant d'expérimenter des situations de navigation très variées dont la sagacité de l'équipage a permis de tirer parti. Seule constance : la météo dans le coin en intersaison est loin d'être stable, hormis la longue et forte houle de Sud.

- Bora Bora / Palmerston : vent arrière, génois tangonné*, à fond puis pétrole* grave = 24h de moteur et un stop d'opportunité à Palmerston (Cooks), en attendant le vent.

- Palmerston / (Beveridge reef) Niué : un grain fort nous a conduit à nous détourner de notre objectif initial et à atterrir à Niué pour laisser passer une nouvelle période de pétrole*.

- Niué / Vava'u : brafougne* inattendue

1300 mn en plusieurs étapes certes mais sommes ravis. On en connaît un peu plus sur les fronts, la ZCPS* (Zone de Convergence du Pacifique Sud) et l'oscillation MJO*, ce sera l'objet d'un brief ultérieur.

Prochaine étape : Tonga - Opuia (NZ). Départ : fin octobre/début novembre, "weather permitting" comme disent les GiBis; ça va être chaud/bouillant selon toutes nos infos.

Tout va très bien à bord.



4. NOVEMBRE 2014 - KIWI

La meilleure période pour cette traversée du Royaume des Tonga en Nouvelle Zélande se situe juste avant l'été austral lorsque la menace des cyclones se précise, raison pour laquelle les bateaux migrent des tropiques vers le Sud, et alors que le pire des tempêtes hivernales dans les hautes latitudes est passé. La fenêtre est plutôt limitée.

Les navigateurs cherchent à se faufiler entre deux coups de vent d'Ouest (tous les 5/6 jours pour une traversée moyenne de 8/10 jours), leur virulence augmentant avec l'approche de la pointe Nord du Kiwiland (35°Sud).

La récupération d'infos météo est un enjeu significatif et en particulier la position de la ZCPS (Zone de Convergence du Pacifique Sud) peut affecter grandement les conditions de navigation au-delà du 20°S.*

La recommandation en quittant les Tonga est de tirer vers l'Ouest jusqu'à atteindre la longitude d'Auckland en s'arrêtant à Minerva Reef (un autre lagon au milieu de nulle part), puis de plonger plein Sud, emmené par le vent du Nord précédent la prochaine dépression.

Ce n'est pas ce que nous avons fait et nous avons bien fait.

Yo!

En hommage à Bob Marley et sa Rat Race, nous allons attaquer la Kiwi Race ce Samedi 1er Novembre vers 11:00 (heure locale, souvenez-vous nous sommes à Paris + 12h, toujours un temps d'avance comme disent les experts de Météo France).

On a bien nettoyé les fesses de « Yo! » afin de présenter bien, genre jeune fils de bonne famille en arrivant à Opuā (si c'est pas assez propre, on nous sort de l'eau et carénage obligatoire... à nos frais), fait un peu de provisions mais pas trop car tout le périssable devra être jeté en arrivant là-bas (y zont peur de la fièvre aphteuse, de la rage et de la lepénade), configuré le bato en mode coup de vent car cette traversée a mauvaise réputation et dit au revoir aux Tonga.

Avec leurs drôles de nattes enroulées à la ceinture, les Tongiens sont bien contents de nous voir partir depuis qu'on leur a suggéré de se convertir à l'islam pour lequel ils auraient un avantage compétitif indéniable ayant leur tapis de prière autoporté en Pandanus authentique. Il y a des choses avec lesquelles il ne faut pas plaisanter.

L'Amiral est à poste, ne sachant plus où donner de la tête et de la souris entre la "Route du Rhum" et la "Kiwi Race" et peut fournir à la demande des analyses météo ainsi que toute information relative au routage. En bref, on longe la dorsale Tongienne entre Vava'u/Lifuka/Tongatapu d'un côté et l'archipel de Lau sur l'Ouest. Quelques volcans encore actifs au passage pour nous éclairer la nuit, au global un cap au 220° pour passer à côté du Minerva Reef (23 S 40 - 178 W 50) d'ici 3/4 jours. On verra alors soit à s'arrêter dans le lagon soit à continuer sur Opuā (35 S 08 - 174 E 11) selon l'évolution de la météo. Route directe 1175nm mais probablement dans les 1400nm compte tenu de la route vers l'Ouest.

Tout va bien à bord.

2 novembre 12h00 locales (UTC + 13h)

Position : 20°S 27.7 – 176°W 07.6

Distance parcourue depuis hier 12h00 : 162 nm soit 7kts de moyenne en excluant la navigation sous voile réduite dans l'archipel.

Distance à parcourir pour Opuia - Nouvelle Zélande : 1018 nm (les mille bornes)

Kiwi race c'est parti !

Quitté Vav'u par Hunga Nord puis balade volcanique avec à tribord le joli cône du volcan Late, quelques miles plus loin les volcans submergés et celui bien visible de Tofua.

Au bord de la Tonga trench, perché sur le rift, les Tonga connaissent une vie volcanique intense, les feux de Madame Bovary paraîtrait bien pâles en comparaison.

Ainsi l'île de Fonuafo'ou au large de Tongatapu apparaît et disparaît, peut-être à volonté, on ne connaît pas très bien sa psychologie. C'est en fait un volcan sous-marin qui alterne entre quelques mètres au-dessus de la mer suite à poussée éruptive puis s'enfonce soumis à l'érosion des vagues (le cauchemar du géographe et du marin: "si, si, je vous dis il y avait quelque chose - meuh non, faut arrêter de picoler mon bon monsieur").

Pour notre frêle esquif, ces montagnes sur et sous l'eau génèrent une mer encore plus croisée qu'un aller/retour à Jérusalem.

Or, pas besoin d'en rajouter. Depuis hier soir grand-voile 1 ris* puis 2 et génois enroulé 2 points : E / ESE 6/7 et creux de 2 à 3 mètres, comme d'habitude, harnachés, cirés, gilets on encaisse les bassines d'eau, salés à souhait.

Vite, vite, toujours en direction du récif de la chouette. Pas besoin de Prozac, on enchaîne les "high" sous speed.

En attente du point météo du jour où on affinera les options, on voudrait bien gérer la descente.

Tout va bien à bord.

3 novembre 12h00 locales (UTC + 13h)

Position : 22°S 44.8 – 177°W 41.6

Distance parcourue depuis hier 12h00 : 160 nm

Distance à parcourir pour Opuia - Nouvelle Zélande : 862 nm

Grand-Voile 2 ris* et génois 1 point enroulé pendant la nuit. Est 6, bascule au Nord Est.

Révision des options météo : on ne s'arrêtera pas à Minerva reef, l'OM vaincra "Droit au but"; on va essayer d'atterrir avant qu'une méchante dépression ne pointe son nez, il y en a une qui se met en place sur la Tasmanie à partir du 8 novembre, elle sera sur Opuia vers le 10/11... alors on fonce.

C'est fort dommage car le récif Minerve est absolument rond, il n'y a rien à voir, juste à raconter. En 1972, la fondation Phoenix, sous le patronage d'un obscur promoteur immobilier Californien, emmena une barge de ciment d'Australie et coula une plateforme en béton supportant un mât auquel était hissé le drapeau de la République Libre de Phoenix (en fait, objectif hédoniste et détaxe). Le roi Tupou IV vint en personne accompagné de son armada afin de remettre de l'ordre, abattre le drapeau et annexer le récif, ce qui fut reconnu ultérieurement par le Forum Pacifique. Les choses auraient pu en rester là si un militaire Fidjien de haut rang fuyant la dictature (les Fidji connaissent un coup d'état tous les 2/3 ans) n'avait obtenu asile (et passeport) aux Tonga; en représailles l'armée Fidjienne positionna un navire militaire dans le lagon, c'était en 2011. Il semble que la situation soit désormais stabilisée... mais il n'y a plus de langoustes sur le récif.

Ceci étant, prudence, nous estimons entre 400 et 600 le nombre de voiliers transhumant vers la NZ afin de sortir de la zone cyclonique; nombreux sont ceux qui attendaient la fin des plus grosses tempêtes printanières de la Mer de Tasmanie et qui "y vont". Partis de Nouvelle Calédonie, Fidji, Vanuatu ou Tonga, le flux concentré sur 3 à 4 grosses semaines se resserre à l'approche de l'île du Nord et il n'est pas rare que l'on joue à touche-touche par inadvertance. Nous sommes juste passés à une centaine de mètres de Rewa, un ketch Américain de 15 m, route de collision, mais nous veillions et à la radio avons plaisanté; nous nous connaissions, retrouvailles au milieu de nulle part.

Tout va bien à bord.

4 novembre 12h00 locales (UTC + 13h)

Position : 24°S 55.2 - 178°W 54.3 .

Distance parcourue depuis hier 12h00 : 146 nm

Distance à parcourir pour Opuia - Nouvelle Zélande : 710 nm

Tendance pétolisante* cette nuit --> grand-voile haute et génois sous un ciel grand Sud magnifique dans lequel règne Canopus, la plus brillante, chère aux explorateurs de l'hémisphère Sud.

Le vent est rentré ce matin NE / NNE - 5/6. Et avec le vent, les nuages.

Nous continuons l'option Sud, pour tenter de maximiser la route dans des zones de vent et arriver avant de subir les effets désagréables d'une dépression qui, bloquée par la zone de haute pression sur la Nouvelle Zélande, sera sur Minerva reef début de semaine prochaine. Une situation météo peu fréquente mais identifiée.

Le passage entre les Tonga et la Nouvelle Zélande est de ce fait fermé pour une dizaine de jours; ceux d'entre nous qui auront trop attendu devront prendre leur mal en patience.

Pour nous, il s'agit de passer le plus vite possible au Sud des 32° Sud où les effets de la chose seront faibles, on ne tient pas trop à jouer dans des creux de 4 mètres.

Passé le tropique du Capricorne (23°27 selon nos sources, le tropique étant défini comme la latitude la plus Nord pour le Cancer ou la plus Sud pour le Capricorne, à laquelle le Soleil passe au solstice - inclinaison maximale de la terre - à la verticale du lieu) hier en fin d'après-midi. Un double rasade pour l'équipage!!!

Nous avons ainsi quitté la zone des Tropiques que nous parcourions depuis un an (18 novembre 2013 23h00). Pour nous qui sommes particulièrement thermosensibles la sanction est immédiate : polaires, chaussettes...

Tout va bien à bord, le chauffage (ah si seulement nous en avions !) est à fond.

5 novembre 12h00 locales (UTC + 13h)

Position : 26°S 42.7 - 179°W 19.8

Distance parcourue depuis hier 12h00 : 110 nm

Distance à parcourir pour Opuia - Nouvelle Zélande : 647 nm

Depuis ce matin, grand-voile haute et spi tangonné*. N 3/4. Plein vent arrière.

On continue dans les anti-dep :

- fuite devant la dépression qui est annoncée pour la fin de la semaine, centrée sur 24°S 20 – 178°E 34 (dimanche milieu de journée) puis qui s'évacue vers l'est. L'objectif est de descendre sous les 30°S avant dimanche pour minimiser ses effets peu plaisants.

- lutte contre la pétrole* totale d'où envoi du spi (au moins un peu de couleurs dans la grisaille ambiante) pour arracher mile après mile.

A la vitesse de 3 kts, c'est pas gagné.

En attendant, on longe la chaîne des Kermadec, zone d'intense activité volcanique, propriété de la Nouvelle Zélande et pratiquement inhabitée; encore un lieu qu'ils nous ont piqué, l'archipel ayant été découvert par Loïc Huon de Kermadec, avec un tel nom cela aurait dû rester propriété inaccessible de la Bretagne, nous pourrions y élever des cochons et truster le marché Pacifique.

Par contre lorsque l'on regarde sur une carte la forme de la Zone Exclusive Economique de la NZ, l'impact des Kermadec est très important, encore un machin qu'ils ont dû défendre becs et ongles, genre Margaret avec les Malouines (tiens encore un truc qu'ils nous avaient piqué), quoique sur le dernier coup, on a eu une espèce de revanche avec l'Exocet vendu aux Argentins qui a coulé une frégate.

En ce qui nous concerne, il est inenvisageable de mouiller ou de débarquer en raison de la houle qui se brise sur les falaises.

Seul îlot notable : l'île Raoul (et zou, un petit raoul), site d'une station météorologique. Tous les ans le département de la Conservation de Nouvelle Zélande fait appel de candidatures pour trouver des volontaires afin d'entretenir le patrimoine forestier de l'île. La durée de la mission est de 6 mois. Compétences manuelles et aptitudes physiques recherchées. Bêtes sociales s'abstenir.

Tout va bien à bord.

6 novembre 12h00 locales (UTC + 13h)

Position : 28°S 14.4 - 179°E 35.1

Distance parcourue depuis hier 12h00 : 110 nm

Distance à parcourir pour Opuia - Nouvelle Zélande : 498 nm

Affalé le spi à la tombée de la nuit et poursuite vent arrière sous grand-voile seule, puis renvoi du génois au petit matin accompagnant la rotation et le renforcement du vent au NW.

Nous sommes entre deux systèmes météo identifiés depuis 2/3 jours et anticipons de traverser une zone de convergence cet après-midi avec des vents irréguliers, de la convection, peut-être de l'eau mouillée mais surtout du vent frais de SE puis E ce qui devrait nous permettre de poursuivre la descente vers les 32°S à une allure soutenue et d'y parvenir avant que les bas morceaux de la dépression ne deviennent trop embêtants. Pour ceux qui apprécient les détails grivois, les prévisions pour 30S - 178E (soit 300nm au Sud du centre dépressionnaire) sur la période du 8 au 11 novembre indiquent des vents de 35kts. Sachant que les prévisions sont généralement inférieures à la réalité et que les rafales sont supérieures de 50% aux prévisions cela signifie des rafales à 50kts au moins, on préfère éviter.

Dissidents du monde inversé sommes passés à l'Est ce matin à 5h42.

Comme aux plus beaux jours de Charlie check point, encore quelques produits frais dans notre traban. Au-delà de ce point, la gauche devient droite et la droite passe à gauche. Euh non! faut pas exagérer, le lavabo continue à se vider en tournant dans le bon sens comme celui de la dépression qui nous guette.

Et vu que par la grâce des Tongas nous avons déjà perdu un jour par anticipation, la seule modification de repère notable concerne les degrés de longitude qui décroissent lorsqu'on se déplace vers l'Est et la saisie des coordonnées pour lesquelles la confusion entre un E et un O fait qu'on l'a vite dans le Q.

Tout va bien à bord.

7 novembre 12h00 locales (UTC + 13h)

Position : 29°S 34.3 - 177°E 58.1

Distance parcourue depuis hier 12h00 : 114 nm

Distance à parcourir pour Opuia - Nouvelle Zélande : 384 nm

Yodliho, hier à 14h on a foncé tout à angle droit dans la zone de convergence que l'on pistait depuis 2 jours, noire, menaçante, off course pluvieuse, le regard noir d'un perceur matiné de l'amabilité d'un concierge. Nous resterons pudiques sur la turgescence ascensionnelle mais de gaudriole il ne fut point question... ceci étant, on a bien joué. Entré dans la chose avec du vent de Nord moyen, on en est ressorti quasi illico presto, expulsés genre demandeur d'asile à Nice, avec 25kts de Sud dans le nez, la mer blanche... On avait beau s'y attendre, ça fait un choc lorsque l'on sait que l'on a encore une longue route devant soi et que le zébulon est dans le nez... Il faut une dose de sérénité, de détachement, de pugnacité pour remettre l'ouvrage sur le métier et mile après mile forcer contre le vent l'accès du paradis Kiwi.

Mahomet n'a pas eu ce problème, lui, ce n'est pas juste, il était prophète en son pays, ceci étant, pas sûr qu'il ait été accueilli à bras ouvert chez les Kiwis; on verra sur place si notre demande d'ouverture d'une maison de prière est acceptée. Donc plutôt une approche Bouddhiste dans la gestion du vent debout, appuyée sur la connaissance des mystères sacrés dont le célèbre "la roue tourne", genre mantra qui conforte dans le fait qu'à plus ou moins brève échéance, la bascule se fait du Sud à l'Est par le Sud-Est. On a quand même convié Athéna et la Vierge Marie (une seule et même personne paraît-t-il mais à des époques différentes) à intercéder en notre faveur auprès des Dieux car les températures quasi polaires (il fait moins de 20deg dans le bato) restreignent nos capacités cognitives et nous ne voudrions pas pêcher par omission (dans ce contexte et compte tenu de la mer formée, nous avons relevé la ligne).

Soleil rouge ce matin et près* serré, grand-voile 1 ris* et génois SE 5/6. En attente d'une nouvelle bascule ESE en fin de journée qui devrait permettre d'être bon plein et ainsi de moins giter et zorber¹ dans les vagues. Inch'Allah !

Tout va bien à bord.

8 novembre 12h00 locales (UTC + 13h)

Position : 31°S 28.9 - 176°E 37.6

Distance parcourue depuis hier 12h00 : 135 nm

Distance à parcourir pour Opuā - Nouvelle Zélande : 251 nm

Météo plus clémente avec le passage sous la latitude "maléfique" des 30deg. Mer belle, vent 4 à 5 Beaufort d'Est/Sud-Est, nous filons en route droite sur Opuā plus ou moins toilés selon la force et l'angle du vent, les manœuvres sont tranquilles. Bien sûr, la contrepartie est une vitesse un tantinet poussive (aux alentours de 5kts) mais quelle tranquillité après les aventures de ces jours derniers, embellies qui plus est par les talents de conteur de l'équipage tout entier.

Le soleil brille, nous retrouvons des luminosités proches de la Méditerranée un jour de Mistral mais un Mistral hivernal car les températures nous rendent malheureux, le choc thermique est si fort que l'on se demande si nous n'allons pas mettre cap au Nord-Ouest afin de rejoindre Nouméa; ce ne serait pas raisonnable certes et nous sommes si raisonnables....

C'est désormais le temps des préparatifs d'atterrissage car les locaux sont un tantinet tatillons, peur de la contamination de leur chère biosphère par des organismes étrangers, peur de l'étranger, peur tout court peut-être, on verra bien.

Il faut quand même se pastiller les formalités :

- déclaration au moins 72 heures à l'avance par mail fournissant une quantité invraisemblable de détails (e.g. taille des appendices du navire et de l'équipage) puis à suivre heure prévue d'arrivée remise à jour toutes les 24 heures,

- un quai dédié aux pavillons Q (tiens encore lui qui revient sur le devant de la scène), c'est à dire pavillon jaune = "demande de libre pratique", visite organisée par les douanes, la quarantaine, l'immigration,

¹ Zorber: un passetemps Kiwi qui consiste à se laisser rouler en bas d'une colline enfermée dans une balle en plastique.

- jeter tous les produits frais se trouvant encore à bord ainsi que les spécieux (genre girolles séchées, gésiers, encre de seiche, du coup on se mitonne de bons repas, c'est autant que le douanier ne nous piquera pas),

- s'assurer que les chaussures ne transportent pas de terre contaminée (nous qui sommes passés en terre sainte ne devrions pas avoir trop de problèmes), que le matériel de pêche et de plongée a été nettoyé selon les procédures en vigueur (au javel ou à l'acide on ne sait plus trop bien); certifier qu'il n'y a pas de produits interdits à bord (dérivés morphiniques, corail décoratif, objets sculptés en bois par exemple) et puis dès fois que l'on veuille financer la révolution, déclarer le montant de cash à bord...

Bref on s'attend à un moment délicieux et comptons sur vous pour nous amener des oranges si les choses tournent mal. Nous avons bien noté que l'Amiral, prévoyant, venait de refaire son passeport....

Tout va bien à bord.

9 novembre 12h00 locales (UTC + 13h)

Position : 33°S 29.5 - 175°E 18.7

Distance parcourue depuis hier 12h00 : 139 nm

Distance à parcourir pour Opuā - Nouvelle Zélande : 113 nm

Nuit à débouler tout droit à fond vers Opuā. E ESE puis ENE 5/6. Grand-voile 2 ris* + trinquette.

La tactique météo s'avère payante car nous surfons sur le bord Sud de la dépression dont le centre se situe sur Minerva reef (600nm plus au Nord) et qui s'évacue vers l'Est en milieu de semaine, en se comblant.

Nous visons de rejoindre la charmante Baie des Iles beaucoup plus calme. Elle est considérée comme le plus beau bassin de croisière de Nouvelle Zélande. Bien sûr certains parleront de l'île du Sud, ses fjords et ses glaciers. Mais nous n'ambitionnons pas d'y aller : coups de vent continus d'Est et d'Ouest, forts courants, mouillages profonds avec de délicieux catabatiques, températures polaires, mouches de sable et énormes moustiques...sans compter une pluviométrie hors norme.

La Baie des Iles est un haut lieu de l'histoire locale.

Peuplée il y a 600 ans par les explorateurs Maoris, elle accueille l'Endaveour du Captain Cook, premier navire Européen à y mouiller.

Il fut suivi par le corsaire malouin Marion Dufresne qui n'a pas dû la trouver très romantique puisqu'il y passa à la casserole (littéralement) sauf la tête et les mains qui furent retrouvées. Après avoir piqué en fraude des plans de cannelle aux Hollandais dans les îles de la Sonde, Marion Dufresne était à la recherche du continent austral (un genre de dahu pour les géographes) lorsqu'il atterrit en NZ; il fut bien accueilli par les Maoris, mais on suppose qu'à son départ, la baie a été décrétée Tabou (interdite) par les autorités religieuses à moins qu'un matelot de Marion n'ait commis quelque indécatesse? Toujours est-il, qu'empêtrés dans le brouillard, les deux navires de Marion se sont percutés et il fit demi-tour pour réparer (le beau-pré de l'un). Descendu à terre avec compagnie afin de chercher un tronc adéquat, il ne revint pas...

Il est amusant de noter qu'une mésaventure (doux euphémisme) similaire arriva au Captain Cook, à Hawaï cette fois, débarqué une première fois sans souci, la seconde lui fut fatale. Peut-être y avait-il une tolérance d' "une fois" par les Polynésiens?

A partir de là, le coin fut envahi par les chasseurs de baleine de si mauvaise réputation que Russel (la capitale) était considéré comme le trou de l'enfer du Pacifique Sud. Puis lorsque la Nouvelle Zélande fut incorporée à la Couronne Britannique, le traité qui établit la souveraineté de la Couronne (ca dépend de quel côté on regarde : briton ou maori) fut signé à Waitangi, juste dans la Baie.

Nous prévoyons d'atterrir demain matin au large de l'île de Tikitiki, de passer entre l'île de Motuarohia et Black rocks avant d'embouquer le Veronica Channel qui mène au quai de quarantaine du port d'Opua situé à l'embouchure de la rivière Kawakawa.

E noho ra.

Tout va bien à bord. Ca caille.

9 novembre 12h00 locales (UTC + 13h)

Position : 33°S 29.5 - 175°E 18.7

Distance parcourue depuis hier 12h00 : 139 nm

Distance à parcourir pour Opua - Nouvelle Zélande : 113 nm

Bon, ben voilà, on est arrivé ce matin dans la Baie des Iles accompagnés par les dauphins.

Genre téléportation au pays des courgettes, jolis paysages, verdoyants, frais, les fish&chips, l'Angleterre quoi.

Bien sûr, la vedette des douanes est passée alors que nous étions encore au large, vérifié que tout était en ordre (on avait bien envoyé l' 'advance notice' d'arrivée et avons bien compris qu'il ne fallait pas descendre avant d'avoir reçu le visa et blah blah blah) , bien sûr le ministère de la protection de l'environnement et de la biodiversité genre obsédé par les pommes de terre et déçu que nous n'en ayons plus (les dernières quelques heures avant au ptit dej à la graisse de canard, ah Sud-Ouest quand tu nous tiens !) nous a piqué 1 ananas, 3 tomates, 6 œufs et 3 oignons mais ils n'ont rien vu du reste, ouf... et l'immigration... ouf, c'est fini.

On est un peu fatigués, alors on a appelé la marina qui nous a trouvé une place à quai (la dernière paraît-il) et on va se reposer un peu, de cette navigation certes mais aussi de tout le reste. La Nouvelle Zélande est une étape importante dans un long parcours, la première fois que l'on se pose longtemps après avoir navigué depuis plus d'un an sans vraiment de pause. Entrés dans les tropiques par le Nord, nous en sommes sortis par le Sud, partis plein Ouest de Greenwich, nous sommes à l'Est et tout cela sans avoir de trop perdu la tête (juste un jour).

465 jours depuis le 3 Août 2013 dont 115 de navigation pour faire environ 15000nm, 10 fois le pavillon Q dans la mature, une quinzaine de rayons verts, des graupels à la pelle, des grains par seaux entiers, quelques sauciThon, 60 litres de rhum, 600 litres de gasoil, 6 000 requins, 6 baleines (facteur d'échelle), 80 points navigation, 2 réponses (meuh non, on blague).

C'est beaucoup; le « Yo! » est en forme et l'équipage heureux.



5. MAI 2015 - KIKAL

Ce n'est pas tout à fait la KIWI race à rebours, mais pas loin, retour vers les tropiques de la Nouvelle Zélande à la Nouvelle Calédonie, pour ce qui pourrait s'appeler la WIKI.

Il s'agit cette fois d'échapper à l'hiver austral en réduisant les chances de rencontrer un coup de vent d'hiver en Nouvelle Zélande, mais pas trop tôt pour ne pas risquer un cyclone tardif. La meilleure période se situe quelque part en mai ou juin. La fenêtre météo doit faire l'objet d'un choix judicieux et l'équipage doit être préparé à l'éventualité de mauvais temps impossible à prévoir.

L'arrivée en Nouvelle Calédonie est un soulagement car il annonce le début de la zone des Tropiques même si au début de l'hiver, l'eau est déjà fraîche et les conditions de navigation dans le lagon sont souvent enlevées en raison d'Alizés forts. Ceux-ci conditionnent les routes autour de l'île et vers l'archipel des Loyautés.

29 avril 13h00 locale (UTC + 12h)

Les paramètres clés:

- départ de Whangarei: 35°S 50 – 174°E 30 vers 12h (locale UTC+12, soit 0h pour vous) route au 330° environ sur 880 nm pour atterrir à l'île des Pins au Sud de Nouméa : 22°S 20 – 166°E 50 E si tout va bien

- l'influence des dépressions des hautes latitudes (Mer de Tasmanie) se fera probablement sentir jusqu'aux 30°S avec des vents de secteur Ouest puis s'estompera en nous laissant une traversée brève d'une zone anticyclonique en présence de molles* qui enfin laisseront la place à l'Alizé d'Est / Sud-Est, un peu velu en cette saison qui nous poussera tribord amure* sur la Nouvelle Calédonie (NiouCal comme disent les GiBis), de longues houles et peut-être des températures en hausse d'ici 3/4 jours.

Tout va bien à bord.

30 avril 13h00 locale (UTC + 12h)

Position : 33°S 51 – 174°E 37

Distance parcourue depuis hier 13h00 (Bream Heads - Nouvelle Zélande) : 168 nm

Distance à parcourir pour Ile des Pins - Nouvelle Calédonie : 724 nm

Cadeau d'adieu des Kiwis vers 18h, BMS (Bulletin Météorologique Spécial), avis de grand frais Sud-Ouest avec effet immédiat sur... pile poil le coin où on passe la nuit, 30/35kts rafales à 40kts, validité jusqu'aux 30/4 fin de journée.

Et donc, on passe la nuit sous grand-Voile 2 ris*, trinquette, une belle houle qui déferle, quelques averses et des rafales à 45 kts. Ne pas oublier les bassines régulières d'eau de mer se déversant sur le barreur ou la barreuse, c'est selon et l'inévitable Costa Croisière (ou assimilé) qui nous fonce dessus à 2 heures du matin. Enfin, c'est en train de se calmer, il y a u moins un rayon de soleil et l'eau n'est plus verte mais tendance bleu/gris.

Qu'à cela ne tienne, on laisse porter et au surf sur la crête des vagues plein Nord pour rejoindre les tropiques au plus vite, on réfléchira plus tard lorsque le cerveau sera décongelé.

Pourtant nous étions partis tranquilles, Bruce, le douanier moustachu est venu à bord faire les papiers vers 10h, bien nous expliquer que ce serait ILLEGAL de s'arrêter (genre au mouillage) en NZ sans prévenir (15 000 dol et cinq ans de prison) etc... fini les préparatifs, coordonné avec les amis de Keyif, embouqué le chenal de sortie, longé la raffinerie, la vie du rail quoi... et patatras, brafougne* - il doit y avoir un maléfice local à moins qu'il ne s'agisse d'une basse vengeance pour les propos tenus par la Capitainette dans le bologue... pourtant la « Malice au Kiwiland » ouvrait de jolis parallèles :

- the Queen Lizbeth et la reine de Cœur,
- le L... blanc et le Possum squatteur,
- l'horloge et la boussole de Jack... qui lui n'est pas fou et n'est pas venu jusque-là,
- le sourire qui disparaît comme l'île du grand nuage blanc Aerotoa.

Tout va bien à bord.

01 mai 13h00 locale (UTC + 12h)

Position : 31°S 03 – 172°E 51

Distance parcourue depuis hier 13h00 : 147 nm

Distance à parcourir pour Ile des Pins - Nouvelle Calédonie : 582 nm

En ce jour de fête du travail, le Captain a tenu à ce que l'équipage reprenne le refrain de l'Internationale (version reggae), au moins pour celle des gens de mer.

Mais relâche, il n'en est pas question : manœuvres continues pour renvoyer du génois et progressivement les ris* (la nuit c'est plus marrant) et enfin mettre en place le tangon* pour naviguer plein vent arrière en attendant la rotation du vent à l'Est en passant par le Sud.

Ce matin, nous sommes encore trop Sud pour trouver les Alizés et c'est tendance pétolisante*, l'occasion de paramétrer le nouveau gps installé on the fly juste avant de partir. Heureusement car pour manipuler le sextant dans 3 mètres de houle, on manque de pratique. Gréement de la ligne de pêche méthode mer Rouge : un gros fil nylon qui traîne dans l'eau, un sandow comme témoin, si ça mord on remontera au winch, en attendant de gréer le super hyper top tout nouveau moulinet que même avant que de mettre le leurre à l'eau les poissons sont déjà là à attendre (exemple de marketing kiwi, on demande à voir). Et surtout, rattraper un peu de sommeil, l'amarinage a été raide.

Tout va bien à bord.

02 mai 13h00 locale (UTC + 12h)

Position : 28°S 50 – 171°E 45

Distance parcourue depuis hier 13h00 : 148nm

Distance à parcourir pour Ile des Pins - Nouvelle Calédonie : 438 nm

On nous avait dit : la remontée de la Nouvelle Zélande vers la Nouvelle Calédonie, c'est comme le parcours d'une effeuilleuse. Et nous d'imaginer une Belle-îloise (quand même plus aguichant qu'un marin breton) sur les planches de Pigalle. Mais le micheton, il doit pas être trop pressé

dans le coin. Au bout de 3 jours, on vient tout juste d'enlever les bottes et une polaire. Le Captain garde son bonnet tibétain mais là, c'est plus par coquetterie...

Demain, promis on enlève le bas... de ciré.

Les Alizés ont fini par rentrer et s'établissent lentement plein Est, oscillant Est Nord Est et Est Sud Est, en un mouvement dont la longueur monotone n'échappera pas aux aficionados, tout cela sous un ciel diantrement couvert, grains à venir ? Probable, l'avantage indéniable de la pluie tropicale est qu'elle mouille la surface de la mer la rendant plus glissante, on devrait arriver plus vite de la sorte.

Tout va bien à bord.

03 mai 13h00 locale (UTC + 12h)

Position : 26°S 32 - 170°E 37

Distance parcourue depuis hier 13h00 : 152 nm

Distance à parcourir pour Ile des Pins - Nouvelle Calédonie : 291 nm

Un peu comme dans les films d'aventure, les prisonniers ont préparé leur coup depuis longtemps mais l'évasion n'est pas gagnée d'avance... un peu comme de s'extraire du Kiwiland. Sommes à 240nm du tropique (les poissons volants sur le pont montrent que nous sommes dans la bonne direction) et toujours de la brafoune*, on en est à notre second jour sur le bouchain bâbord après les deux jours sur le tribord depuis le début de la KiKal. La machine à laver est en route depuis 4 jours et le cycle essorage dure un peu longtemps.

2 ris*, trinquette, mer forte, bon plein afin de ne pas rater cette satanée île des Pins. Charlotte* s'en donne à cœur joie, produisant toute l'électricité nécessaire à faire tourner le pilote qui trime comme un forçat (logique vu où l'on va) ainsi que la conso de bord... l'équipage pianote sur les écrans et dors, jetant de temps en temps un œil maussade sur la situation à l'extérieur : histoire de voir si un autre bato ne croise pas trop loin, ciel couvert, estimation du creux des vagues (env. 3m maintenant), nombre de baignoires de flotte mouillée se déversant de l'étrave au cockepitte - une toute les 3 minutes en moyenne pong, schplaff - et quantité de départ au lof de Raymond* qui soudain ne gère plus... bref en dehors du temps.....

Tout va bien à bord.

04 mai 13h00 locale (UTC + 12h)

Position : 24°S 11 - 169°E 15

Distance parcourue depuis hier 13h00 : 149 nm

Distance à parcourir pour Ile des Pins - Nouvelle Calédonie : 139 nm

Sommes en approche de la Nouvelle Calédonie, c'est net, T-shirts de rigueur même si le ciel voilé ne justifie pas les lunettes noires.

Toujours 2ris* trinquette par ENE 6/7, on attend pour cette nuit un bref coup de vent virant sur le N/NE du fait du resserrement des isobares à l'approche de la NC et d'une dépression Australienne qui vient casser les bonbons à tout le monde. On s'y prépare et avons mis de l'Est dans la route afin de pouvoir laisser porter lorsque la bête passera.

C'est un peu la désolation chez les voileux en NZ, beaucoup n'ont pas voulu partir en même temps que nous, espérant une meilleure fenêtre; les recommandations actuelles sont : "une longue période de vents d'Ouest perturbés est attendue, restez tranquilles et prenez un bon bouquin". Dommage, on avait tant de choses à lire !

Bien contents de cette grande évasion, même si c'est se jeter dans la gueule du loup, puisque la Nouvelle Calédonie a d'abord été peuplé de convicts, ceux de la Commune en particulier. Ceux sont eux qui sont devenus les Caldoches et se sont le plus frittés avec les Kanaks (les premiers mélanésiens) par la suite.

Tout va bien à bord.

05 mai 13h30 locale (UTC + 12h), on passe l'îlot Infernal qui marque le bas de la baie de Kuto, Ile des Pins, Nouvelle Calédonie.

Bon, il faut bien remonter un peu au moteur contre le vent pour atteindre le mouillage de Kuto où nous avons mis la pioche par 22°S 29.42 – 167°E 26.42, un eau turquoise comme dans les livres, un ciel couvert et de la pluie, pas comme dans les livres mais c'est "exceptionnel", on a déjà entendu ça. Traversée rapide, 6 jours porte à porte, quelques options de navigation intelligentes, une météo musclée, 25-30 nœuds en moyenne, zéro poisson mais comme c'est bon d'être là.

La porte de la Mélanésie est ouverte et la KiKal est close.

Tout va bien à bord.



6. JUILLET 2015 - KALPAP

Cette route de la Nouvelle Calédonie à Kei Island - Moluques (située dans la partie la partie Est de l'Indonésie) clôt le cycle Pacifique. C'est la plus longue (21 jours de mer y compris 3 nuits au mouillage) et la plus complexe de notre traversée du Pacifique Sud.

Elle cumule trois difficultés majeures : la navigation dans la mer de Corail, le passage du détroit de Torres et la traversée de la mer d'Arafura.

La meilleure période pour l'entreprendre se situe en juillet / août alors que les Alizés de Sud Est sont les mieux établis mais les plus forts (moyenne 25/30 kts) et hors de la saison des cyclones. Cependant, une prolongation de celle-ci dans la mer de Corail n'est pas rare et on en a déjà observé fin juin et en juillet surtout en période El Nino où toutes les conditions sont remplies pour la genèse de dépressions tropicales (cf Raquel).*

Dans ce cul de sac du Pacifique fermé par le détroit de Torres, les courants d'upwelling qui se mélangent aux courants de marée sont peu connus.

Le passage du détroit dont l'approche est délicate en raison de nombreux récifs doit être planifié avec minutie pour tirer parti au mieux des courants de marée qui peuvent atteindre 6 nœuds devant Hammond Rock.

Enfin la traversée de la mer d'Arafura s'effectue pendant 500 miles sur un plateau dont la profondeur excède à peine 50 mètres avec des courants qui portent majoritairement à l'Est et encombré de nombreuses flottilles de pêche.

02 juillet 11h00 locale (UTC + 11h)

Yo!

Bon Raquel nous fait des siennes sur les Salomon, les températures de surface autour de l'équateur sont élevées (El Nino*) et on se retrouve avec une dépression tropicale dans l'hémisphère Sud alors que c'est l'hiver... y a plus de saison.

Du coup, on suit attentivement pour voir si la trajectoire recurse (s'incurve vers le Sud) en nous fonçant dessus auquel cas il faudrait prendre des mesures dilatoires... à voir.

Départ sur les Louisiades cet après-midi, passe de Dumbéa puis route au 310° pour 1000 miles... au bout, les Papous.

Tout va bien à bord.

03 juillet 11h00 locale (UTC + 11h)

Position : 21°S 55 – 165°E 53. Ile Pouen - Baie St Vincent - Lagon Ouest - Nouvelle Calédonie

Distance parcourue depuis hier 16h30 (Passe de Dumbéa - Noumea) : 53 nm

Distance à parcourir pour entrée détroit de Torres : 1370 nm

11h, départ de Port Moselle et gestion des fluides divers (remplissage manuel des bonbonnes de gaz par gravité dans l'avant-port - c'est interdit à quai, essence, gasoil).

16h30, sortie du lagon par la passe de Dumbéa, renommée pour ses Pointes Blanches dont nous avons fait connaissance en plongée la semaine dernière.

Coucher de soleil, brise légère, légère : on grée le code 0.

C'était sans compter que Rachel était sortie de l'eau, telle la pin-up de James : on sait que ce sera une garce. Elle expose ses atours, les modèles météo sont en vrac et peinent à renvoyer des infos cohérentes.

Dépression tropicale positionnée sur l'archipel des Salomon, difficile de prévoir sa trajectoire : récursera, récursera pas ? Quand ? Quelle force ?

S'en suit une nuit studieuse à tenter d'imaginer des scénarios possibles dans une pétrole totale alors que du bon vent était annoncé le matin.

Pas la peine de s'échiner sur une mer d'huile et dans les averses, 4h du matin on décide de se poser pour une journée, de réfléchir et d'attendre que l'Alizé de Sud Est ait fini de jouer avec Raquel, déjà qu'il s'est pris un Nino dans le tiroir et qu'il est tout faible cette année.

Le plan est de repartir demain matin, avec le soleil annoncé et peut-être y a pas papous ni papas pas à poux...

Pour ceux qui aiment bien les images animées, le site www.windyty.com donne des prévisions météo animées sur l'Océanie avec un graphisme superbe.

Tout va bien à bord.

04 juillet 11h00 locale (UTC + 11h)

Position : 21°S 55 – 165°E 53. Large récif extérieur côte Ouest Nouvelle Calédonie.

Distance à parcourir pour entrée détroit de Torres : 1370 nm

Et bien, un Vendredi reposant, aucun regret de s'être planqués, temps maussade, pas de vent, de la pluie. L'Alizé SE a repris ses droits dans la nuit, nettoyant le ciel. Cela va dans le bon sens.

Petit-déjeuner studieux, auscultation de Raquel sous toutes les coutures, elle est désormais ravalée au rang de Tempête Tropicale se déplaçant lentement (7/10kts) vers le Sud-Ouest MAIS les avis sont contradictoires et certains analystes météo évoquent la possibilité de la voir reprendre des forces une fois passé les Solomon et venir nous embêter.

Du coup, prudence, nous avons repris la mer ce matin, remonté le lagon jusqu'à la passe d'Isié et nous traçons au Nord-Ouest, sur une longue houle.

On verra demain matin selon les dernières infos météo si on attaque vers les Papous/Torres ou bien si l'on reste planqué un jour ou deux à Koumac le temps que le sort de la garce soit tranché.

Ceux qui aimeraient en savoir plus trouveront des'infos sur : <http://www.cyclonextreme.com/>

Tout va bien à bord.

05 juillet 11h00 locale (UTC + 11h)

Position: 20°S 55 - 163°E 48. Large récif extérieur Koumac - Province Nord.

Distance parcourue depuis hier 11h00 : 135 nm.

Distance à parcourir pour entrée détroit de Torres : 1380 nm.

Distance à parcourir pour Kai (Indonésie/Moluques) : 2125nm.

Ca y est, cette fois on est parti : « Yo! » trace au large sous grand-voile seule dans un force 5 E/ESE plein vent arrière.

Koumac restera comac en pays Kanak.

Nous avons eu confirmation au petit matin par les bulletins météo du bureau des Fiji. Raquel a fini ses caprices, elle s'effondre en pleurs diluviens sur les Salomon et Vanuatu à plus de 600 nm au Nord de notre position. Elle laisse du swell de 3 à 4 mètres qui devrait s'amortir progressivement. Les modèles vont retrouver peu à peu de la cohérence.

Donc sus aux Papous (nous n'aurons plus le temps de nous arrêter aux Louisiades avant nos rendez-vous Indonésiens) et direction le détroit de Torres d'une seule traite en laissant sur bâbord les îles Chesterfield et autres cayes (de cailloux il paraît), le coin est pavé de bancs, récifs dangereux et autres abominations.

Torres, fin fond de la mer de Corail, entre la Papouasie au Nord et l'Australie au Sud. A l'Est la grande barrière, à l'Ouest la mer d'Arafura et l'océan Indien. Un passage étroit encombré de bancs de sable dans 20m d'eau au mieux, des patates de corail partout, des courants diurnaux et semi-diurnaux, un chenal emprunté par les cargos... on aura le temps d'en reparler en approchant.

On part pour l'équivalent d'une grosse transat avec la possibilité de mouiller de nuit au 2/3 du parcours sur des îlots surveillés par les patrouilles australiennes qui luttent contre l'immigration clandestine, donc attention, sans descendre à terre !!

En attendant, profil Garfield : lasagnes et sieste.

Tout va bien à bord.

06 juillet 11h00 locale (UTC + 11h)

Distance parcourue depuis hier 11h00 : 131 nm.

Position : 19°S 27 - 162°E 07.

Distance à parcourir pour entrée détroit de Torres : 1120 nm (y avait un petite erreur hier)

Distance à parcourir pour Kai (Indonésie/Moluques) : 1909nm.

Les ex ça casse toujours les bonbons (sorry kids!). Mais là, Raquel, EX dépression tropicale, elle commence à nous les briser menu menu. Elle était au centre de toutes nos réflexions depuis 2 jours, et voilà, que hier, on avait perdu Raquel !!!!

Zoup, plus de Raquel sur le bulletin de Nadi (Fidji qui assure la météo tropicale autour du lieu de naissance de la bête)... à ben ça alors, elle ne s'est pourtant pas évaporée?

Et bien non, on l'a retrouvée chez les Australiens qui prennent le relai à l'Est de 160°E et elle est toujours bien là, à nous faire encore des siennes; bien que ravalée au rang de dépression tropicale, elle a le comportement typique des cyclones en Mer de Corail : errant. Pour la plupart de ces systèmes bien élevés - dans l'hémisphère Sud - une fois la cyclo genèse effectuée sur les eaux chaudes entre 5 et 10°S, ils partent au Sud-Ouest en accélérant puis arrivés entre les 15 et 20°S récurse au Sud-Est (dans la plupart des cas !!!). La Mer de Corail se distingue par son absence de règle, les machins, se lancent, deux pas en avant, un pas de côté, pause, repartent... etc. Eprouvant pour les nerfs.

Ces bouzigues ont une taille raisonnable, environ 500km et l'on veut absolument éviter de se trouver proche du centre (dans les 200km de l'œil disons) d'où l'intérêt de connaître leur trajectoire, et ceux d'ici ne veulent pas communiquer : "coucou, surprise!!!". Bref, sans tout à fait se faire de cheveux blancs, on est très attentif.

Pour l'instant le baromètre ne décroche pas ce qui indique que nous sommes à plus de 400km du centre, et le vent n'est pas trop exotique. On s'attend à le voir tourner dans le sens des aiguilles d'une montre à l'approche de la dépression.

Aux derniers pointages, Raquel est centrée sur 12°S – 156°E se déplaçant Sud à 10knts, 250nm par jour.... et elle n'a plus la virulence passée (la pression au centre est remontée depuis 3 jours), mais quand même on la regarde, l'observe, la couve d'attention, pire que la grand tante qui pourrait mettre la panique dans toute la famille si quelque chose ne lui convenait pas.

A fond au Nord-Ouest, c'est sûr un tantinet en direction de Raquel mais nous avons les récifs Chesterfield à 80nm sur bâbord, les récifs d'Entrecasteaux à 80nm sur tribord et on préfère se donner un peu d'eau à courir si la situation s'envenimait.

Tout va bien à bord, pour l'instant il ne pleut pas trop.

07 juillet 11h00 locale (UTC + 11h)

Position : 17°S 22 – 160°E 21

Distance parcourue depuis hier 11h00 : 160 nm

Distance à parcourir pour entrée détroit de Torres : 976 nm

Distance à parcourir pour Kai (Indonésie/Moluques): 1771nm.

« Yo! » trace désormais à petite vitesse toutes voiles dehors vers le Nord-Est, direction l'entrée du détroit.

Lever du jour sous des trombes d'eau et un ciel noir. Ce qui semble correspondre à la traversée du front associé à la dépression (Ex Rachel) qui continue à se balader autour des 12°S – 157°E. D'après la météo Australienne qui est à peu près en cohérence avec Météo France, elle se déplace lentement vers le Sud-Ouest mais son diamètre se réduit à une 100 nm ne générant plus que des vents aux alentours de 25kts et des pluies encore diluviennes, sa pression au centre remonte doucement vers les 1006/7... En amélioration de notre point de vue.

Il y a juste cette courbe de pression barométrique que l'on continue à suivre toutes les 2 heures qui pourrait laisser penser que l'épisode n'est pas tout à fait fini. Mais là encore, ce n'est pas une science exacte. Ce qui n'est pas sans rappeler quelques similitudes avec certaines méthodes de suivi de températures de nos grands-mères... Espérons que Rachel ne nous fera pas d'enfant dans le dos.

Cependant, la sérénité est revenue à bord et grand luxe nous avons pu déjeuner au soleil en t-shirt, une grande première depuis des mois.

Les tropiques, c'est à l'arraché que nous allons les chercher.
Et dire que certains souffrent de la canicule.

Tout va bien à bord.

08 juillet 11h00 locale (UTC + 11h)
Position : 16°S 35 - 158°E 22
Distance parcourue depuis hier 11h00 : 123 nm
Distance à parcourir pour entrée détroit de Torres : 853 nm
Distance à parcourir pour Kai (Indonésie/Moluques) : 1647 nm.

Ouf, ça y est, Raquel n'est plus. Le système rotationnel reste stationnaire sur les 12°S/157°E et se dissipe, tout le monde est d'accord... Les vents chauds et humides qui langouressement s'enroulaient dans le sens des aiguilles d'une montre (on est dans l'hémisphère Sud) autour de l'œil de la chose perdent en intensité... retour à la normale ?

Presque. Juste encore un dernier petit détail comme disait Colombo : l'influence de Raquel s'étendait jusqu'aux 16/18° Sud, territoire traditionnellement dévolu aux Alizés de Sud-Est. Cela fait bientôt une dizaine de jours que ceux-ci sont bridés, les courbes barométriques sont clivées etc... Il est temps, de leur point de vue, que tout rentre dans l'ordre et c'est ainsi qu'avec une impétuosité sans égale, air froid de nature (ils viennent de l'anticyclone de l'île de Pâques et de la dorsale de l'anticyclone Australien, deux endroits où ça caille en ce moment), ils s'engouffrent et viennent avec passion se frotter aux beaux restes de Raquel; froid/chaud, sec/humide, inutile de dire que ça turbule sacrément dans la zone de rencontre et frotti-frotta, et patati patata.

Pour nous, après une nuit sans vent, le moment où l'Alizé a voulu mettre son clocher dans l'église de Raquel vers 5h du matin, fut remarquable par :

- une pluie diluvienne
- la bascule NE=>SE accompagné d'un renforcement notable (35 kts)
- et puis voilà... c'est comme cela depuis ce matin, SE force 8 rafales à 9, la mer a eu le temps de lever, grand-voile 3 ris*, travers arrière dans la bonne direction, calfeutrés à l'intérieur en attendant que cela passe... on pense en avoir pour une bonne vingtaine d'heures

Quand on pense que tout cela arrive à cause des pays tempérés (et les pôles) qui piquent toute l'énergie de la planète au point que l'on est obligé de transférer massivement des pétawatts de chaleur de l'équateur vers les pays riches afin de maintenir la balance thermique de cette bonne vieille terre (ordre de grandeur 100 watts/m² en moyenne annuelle, soit un transfert de 25 pétawatts de l'équateur vers les régions tempérées et les pôles, hi, hi, 25 pétawatts= 25 millions de milliards de watts, ça fait quelques ampoules) - on plaisante mais la circulation océanique (genre Gulf Stream) assure les deux tiers des transferts, le reste à charge de la circulation atmosphérique; celle-ci doit prendre la chaleur de l'équateur (évaporation par exemple, soit accumulation de chaleur latente) principalement par de gigantesques machines convectives (ZCIT*, pot au noir etc..), genre la patrouille des éléphants (pom pom pom pom pom) qui de temps en temps sont perturbées (trop de chaleur, onde, El Nino*, faible cisaillement de vent...) et dégènèrent en dépression tropicale/cyclone qui vont faire dans l'efficace pour transférer

massivement; il est vrai que lorsqu'ils s'y mettent, ça dégage car les cinquante cyclones annuels représentent un potentiel énergétique équivalent à plusieurs dizaines de milliers de centrales nucléaires...

Tout va bien à bord.

09 juillet 11h00 locale (UTC + 11h)

Position : 15°S 47 - 155°E 32

Distance parcourue depuis hier 11h00 : 168 nm

Distance à parcourir pour entrée détroit de Torres : 687 nm

Distance à parcourir pour Kai (Indonésie/Moluques) : 1587 nm.

Rien, il ne se passe rien.

La nuit on fonce tout droit sur une mer noire, sous un ciel noir et quelques averses... noires.

Le jour on fonce tout droit sur une mer grise, sous un ciel gris et quelques averses... grises.

Itinéraire Rimbaldien monochromatique, le minimalisme est de rigueur.

Toujours 3 ris*, trinquette, dans la bonne direction sur une mer formée.

Ah! si, grand changement, on n'est plus F8 rafales à 9, mais F7 rafales à 8 et les températures sont légèrement remontées et la pression aussi.

Clac, clac. Clac. Clac, clac. Clac. Pause. Clac. Clac, clac. Clac, clac. Pause. Re-clac. Re-clac, clac.

C'était il y a 3 jours.

Un bruit constant mais aléatoire quelque part dans le cockpit.

Aléatoire, le pire, surtout dans ce référentiel bondissant qu'est l'océan Pacifique.

Il semble s'intensifier, devient obsédant. Inquiétant. On croit qu'il disparaît, puis réapparaît.

Est-ce une usure prématurée de la colonne de barre, pourtant vérifiée avant le départ ? Un objet mal calé dans les coffres ? Le pilote qui sollicite ardemment se manifeste ? Pas facile d'aller voir car ça bouge et il y a de l'eau partout.

Donc, inspection en règle à la première occasion :

- ouverture des coffres bâbord, tribord = rien.

- vérification encore une fois du rangement dans la cabine arrière, le placard de la salle de bains, la descente = rien.

- soulèvement des planchers sous le siège du barreur, inspection de la tringlerie. A première vue = rien. Puis palpation des endroits invisibles à main nue = Aaahh ! un flacon de WD 40 oublié lors de la révision et qui se baladait au gré des vagues.

Le Captain a avoué que ça faisait quelques jours qu'il se demandait où il avait bien pu passer ce satané bidon ! Pourtant ce ne sont pas les réserves qui manquent : il n'a pu se résoudre à remplacer tous les liquides de lubrification par de l'huile d'olive. Dommage, car une bouteille de Caparelli oubliée là, de par ses angles droits n'aurait pas roulée!

Finalement la légende urbaine du chirurgien qui oublie son scalpel dans le ventre de son patient est peut-être réelle !

On a évacué l'activité « suivi dépressionnaire », remplacée par « planification détroit patatoïdal » (i.e. Torres).

On va devenir incollable sur la géographie du coin et ses diagrammes de courants et de marées. C'est dommage, on n'a pas l'intention d'y passer plus de 3 jours vu l'hospitalité du machin. Les Australiens sont fiers de revendiquer dans leurs eaux un des endroits les plus complexes à naviguer. Ils ne font pas grand-chose pour faciliter le passage non plus. On ne sait jamais des fois que des hordes de voileux se mettent à vouloir explorer la zone célèbre pour ses boobys, ses crocos et serpents, ses eaux boueuses, ses patrouilles de garde-côtes... Déjà qu'ils ont œuvré afin que la Grande Barrière ne soit pas inscrite au patrimoine de l'humanité en péril; ceci leur permet de continuer à déverser les boues sulfuriques liées à l'extraction minière : "Ah bon, la grande barrière blanchit ? Mais non, ce n'est que l'acidification naturelle des océans qui ne peut être liée à l'activité humaine".

Tout va bien à bord.

10 juillet 10h00 locale (UTC + 10h PNG / +11h - Nioucal)

Position : 14°S 52 - 152°E 59

Distance parcourue dernières 24h: 160 nm

Distance à parcourir pour entrée détroit de Torres : 529 nm

Distance à parcourir pour Kai (Indonésie/Moluques) : 1320 nm

Yeah, depuis hier soir, nous sommes passés de SE 8 rafales 9 à 7 rafales 8 puis 6 rafales 7 au petit matin sauf sous orage. Faut dire qu'il y a des systèmes à grains qui remontent l'Alizé selon l'expression consacrée. Il y a même eu du soleil, c'est Byzance (nos amis Turcs viennent tout juste de quitter la NiouCal), les creux de 3m50 en atténuation à 2m50 commencent à paraître sympathiques et il n'est plus nécessaire de s'accrocher avec les dents, les zoreilles et les gesticules lorsque l'on se déplace dans le bato. C'est presque de la plaisance.

Ce n'est pas plus mal, car il est temps de commencer à gratter sur le Détroit de Torres; si tout va bien nous y arriverons le jour de la Fête Nat, occasion de porter haut le pavillon national à la barbe des Ozies. Ceci étang (ou ce grand lac, c'est selon), le passage ne va pas être aisé, on s'en doutait. Le brief technique sera fourni plus en détail dans les jours qui viennent mais ce serait bien que vous vous familiarisiez avec la géographie un peu avant, autrement cela vous paraîtra abscons et nous n'assumerons pas le rôle de chef d'escadrille.

En bref, arrivant de l'Est :

- au Nord le Golfe de Papouasie et port Moresby auquel on accède par le passage Basilisk,
- la façade Est bordée par la Grande Barrière de Corail dont les récifs Eastern Fields, Ashmore, Boot et Portlock constituent les éclaireurs (10°S-145°E),
- la Grande Barrière est ouverte sur le Nord au niveau du passage de Pandora (9°S15 - 144°E10) qui se glisse entre les récifs de Brambel, East Cays.... c'est par là que l'on embouque le "Great North East Channel", voie balisée au milieu des têtes de corail et récifs qui mène au Sud-Ouest, 120nm plus loin, jusqu'à Twin Island (10°S28 - 142°E26). [en face du passage Pandora, le delta de l'abominable rivière Fly qui charrie limon, crocodiles et autres bêtes ancestrales qui ne sont pas même encore répertoriées, des hauteurs de la Papouasie (ou il pleut ses 9/10 mètres d'eau tous les ans), eau marron douçâtre avec du courant portant à l'Est qui se mélange à la grande houle salée du Pacifique, sûr que ça fait des turbulences],
- quelques îles (dont Wednesday, Thursday, Friday intelligemment nommées par le Captain Cook) et deux passages vraiment praticables :

* Prince de Galles,

* Endeavour,
plus quelques autres réservés aux professionnels aguerris,
- suivant les horaires relatifs de marée entre la Mer d'Arafura et le Pacifique, un courant pouvant atteindre 8 nœuds - nous y reviendrons,
- à la débouchure des chenaux, Bobby Island (10°S36 - 141°E55) qui marque l'entrée dans la Mer d'Arafura, une profondeur maxi 50 mètres pendant 500nm avant d'entrer dans la Mer des Moluques.

Longueur totale du passage : environ 150nm.
On rentre dans les détails dès demain.

Tout va bien à bord.

11 juillet 10h00 locale (UTC + 10h PNG / +11h - Nioucal)
Position : 14°S 08 - 150°E 34
Distance parcourue dernières 24h: 147 nm
Distance à parcourir pour entrée détroit de Torres : 387 nm
Distance à parcourir pour Kai (Indonésie/Moluques) : 1287 nm

Adoncques, vous avez vu les cartes de Torres, apprécié la géographie originale des lieux, les multiples récifs, les îlots etc...

Peut-être même avez-vous eu l'occasion de vous plonger sur le traité de 1986 (ou 1978 car il semble y en avoir eu 2) entre l'Australie et la Papouasie Nouvelle Guinée par lequel l'Australie s'arroge le contrôle de la quasi-totalité du détroit. Depuis la nuit des temps, les Aborigènes occupaient l'immense majorité du continent Australie, par contre la partie Nord (Cap York etc..) ainsi que le détroit de Torres était la chasse gardée des Papous (stock Mélanésien); ces deniers sont parvenus à garder, dans le cadre du traité, une forme de respect de leur aires et pratiques coutumières ainsi que le droit de libre passage entre les deux pays (Australie/PNG) pour ceux qui habitent dans le coin (50 000 passages annuels environ). Inutile de préciser que bien d'autres Papous... de la montagne ou de Port Moresby s'essayaient régulièrement à passer, se faisant passer pour des Papous de détroit et non pas des Papous de montagne ou des Papous de ville; il est vrai que l'enjeu est important : les Papous de détroit, réputés citoyens Australiens sous un régime spécial, bénéficient du support de l'état incluant assistance médicale gratuite etc... Inutile de dire que les Australiens (pas Papous) ne voient pas cela d'un bon œil et cherchent à mettre le holà sans toutefois parvenir à un niveau satisfaisant de différenciation Papouitique. Cela engendre un peu de tension... sans compter que pour l'Etat Australien, coincé entre une vision humaniste (aidons ces populations défavorisées de PNG/Salomon, etc...), et ses réflexes historiques (tuez-les tous, dieu reconnaîtra les siens), dans un monde post 11 septembre où la menace terroriste est perçue en augmentation, commence à s'inquiéter de la passoire de Torres tout en reconnaissant que les communautés locales participent activement à la sécurité des biens et personnes... Cornélien.

Oui, enfin, tout ça pour dire que dans le coin se côtoient plusieurs populations : les pas Papous et les Papous.

Les pas Papous (surtout Australiens) ont introduit une différenciation au sein des Papous (les Papous pas à poux réputés du côté de l'Australie et les Papous à poux du côté de la PNG) afin que les papas des pas Papous pas à poux ne rencontrent pas les pas papas des Papous à poux. Après, on ne contrôle plus...

Il y a aussi des pas Papous à poux, qui font l'objet d'ostracisme, ce sont les aborigènes. C'est une autre histoire.

Pour ceux que ça titille les papilles, allez voir du côté de JB Pouy. Pour les autres, ajouter cailloux, hiboux, choux...

Pour nous, la météo s'est faite clémente ce jour, houle en atténuation, grand soleil, températures de saison et de latitude... ouf.

Le zébulon est prévu de rentrer à nouveau demain soir pour nous propulser à la vitesse supersonique du suppositoire antitussif dans le Nord du Déroit, nous aurons d'ici là l'occasion de faire le point sur les conditions de courant et de marées... à vos calculettes.

Tout va bien à bord

12 juillet 10h00 locale (UTC + 10h PNG / +11h Nioucal)

Position: 13°S 03 - 148°E 44

Distance parcourue dernières 24h: 126 nm

Distance à parcourir pour entrée déroit de Torres : 262 nm

Distance à parcourir pour Kai (Indonésie/Moluques) : 1049 nm

En approche du déroit de Torres, dans le golf de Papouasie (un par 8 international), la Grande Barrière à 200 nm sur bâbord, Port Moresby à 200nm au Nord. On profite.

Enfin le Pacifique tel qu'on le rêve : bleu partout, un petit SSE F4/5, le bateau qui glisse toute voiles dehors sous code 0, peu de houle. Un régal.

Cette nuit heureux de retrouver un ciel du "Nord", plein d'étoiles et de constellations comme l'été en Méditerranée : Véga, Altaïr, Déneb - Pleiades, Orion, Aldébaran, Sirius - Cassiopée - Hercule.

Bien plus intéressant que les constellations du Sud, utilitaires, qui n'ont rien à raconter : la boussole, le toucan, la baleine... et la Croix du Sud qui ne montre que mal le Sud, encore un coup marketing des cousins Grand Bretons.

Demain, brief sur les marées, aujourd'hui c'est le jour du Seigneur et il est dit dans la sourate 125: tu ne travailleras pas.

Tout va bien à bord.

13 juillet 10h00 locale (UTC + 10h PNG / +11h Nioucal)

Position: 11°S 57 - 147°E 04

Distance parcourue dernières 24h: 115 nm

Distance à parcourir pour entrée déroit de Torres : 148 nm

Distance à parcourir pour Kai (Indonésie/Moluques) : 936 nm

Période de calme, la nuit était belle, douceur tropico-équatoriale, ciel étoilé, le croissant de lune se lève, « Yo! » file sur l'eau et là...

Pataras, on n'avance pas; enfin si, la vitesse du bato est de 6 nœuds, tranquille, la vague d'étrave glougloute à l'avant, les flushes, shlikas et autres indices de satisfaction vélique sont bien là mais..... on n'avance pas : 4 nœuds au GPS, comment se fesse?

En théorie, on devrait avoir le Courant Sub-Equatorial avec nous.

Ce n'est pas ce que nous disent nos capteurs. Même avec la fatigue des quarts, il faut se rendre à l'évidence : 00h, courant de 2 kts qui porte à l'Est, 03h, courant de 2 kts qui porte toujours à l'est. Et ça continue.

Comité de direction convoqué d'urgence au petit matin (c'est normal c'est lundi). Question à l'ordre du jour : c'est quoi ce b... pourquoi on n'avance pas ?

Emission d'hypothèses hasardeuses : c'est peut-être le gyre qui est sensé se trouver à la latitude de Brisbane qui est remonté ? Faut vite en sortir, des fois qu'on tombe dans le fond.

"- Vous avez pas une négo prévu avec les syndicats ?"

Emission d'hypothèses sérieuses : ça ressemble plutôt à l'accumulation de l'eau dans le cul de sac du détroit de Torres suite aux basses pressions velues de la semaine dernière (remember Raquel) et aux forts Alizés qui ont suivi (remember F8/9). Et maintenant que la pression a remonté et qu'il y a moins de vent, l'eau reflue.

Tout ça dans un contexte El Nino* où on assiste à un affaiblissement des Alizés, une remontée de la thermocline (par anomalie de température chaude le long des côtes du Pérou) qui perturbe le downwelling le long des côtes de l'Australie et induit un rééquilibrage des masses d'eau par un courant portant à l'Est.

"- Vous n'êtes pas en train d'anticiper une extension de l'usine ?"

Donc, plan d'action en consensus avec nous-mêmes,

Vu que c'est mal barré pour fêter la fête Nat en tirant un pétard au Sud de Bramble cay à l'entrée du détroit, sous les hélicoptères des garde-côtes Australiens,

Vu qu'on veut y être un petit matin pour enquiller le chenal de jour,

Vu qu'en continuant à remonter, non seulement on aura le courant portant à l'Est mais aussi le courant sortant de la rivière Fly (une des plus grosses de PNG) qui débouche quelques miles juste au-dessus et qu'il ne nous sera pas favorable,

Vu qu'on n'a pas envie d'aller à Port Moresby même si les jeux du Pacifique sont en cours,

Vu qu'on attend du vent frais de SE (de l'Alizé again) qui devrait rentrer avant la nuit,

Vu qu'il semble que le Pacifique veuille nous garder encore un peu,

On en profite pour lézarder à petite vitesse.

Tout va bien à bord.

14 juillet 10h00 locale (UTC + 10h PNG / +11h Nioucal)

Position: 10°S 35 - 145°E 42

Distance parcourue dernières 24h : 115 nm

Distance à parcourir pour entrée détroit de Torres : 30 nm

Distance à parcourir pour Kai (Indonésie/Moluques) : 829 nm

En approche de l'entrée du détroit de Torres.

Comme prévu le vent est rentré hier soir SE 5/6, d'où un ris* dans la grand-voile. Mais le courant persiste : 1 à 2 kts dans le nez. Le fond du golfe de Papouasie s'est transformé en un gigantesque mascaret : mer forte croisée.

Le plan est de passer au Sud de Eastern fields (10°S 21 – 145°E 15), d'entrer par Pandora Entrance entre Boot reef au Sud et Portlock reef au Nord (cette nuit, un régal de passer entre les récifs sans visibilité), puis Sud East Cay (09°S 28 – 144°E 14) (au petit matin, le coin est mal pavé) et enfin d'aller se poser pour quelques heures à Stephen Island (9°S 30 – 143°E 30), s'il ne fait pas encore nuit C'est paradoxal mais en dépit de la grande quantité de récifs, il n'y a pas vraiment beaucoup de mouillages envisageables car les récifs sont soit trop petits, soit mal orientés soit impossible d'accès soit...

On pari que le courant d'upwelling (dû à El Nino*, les autres années, il est dans le bon sens) va cesser une fois dans le chenal et que l'on ne retrouvera plus que les courants de marées classiques.

A voir.

Par ailleurs, Charlotte s'est faite malmener hier soir par un canardo à cou pelé qui s'est fait proprement découper en lamelles. Elle est depuis un peu désaxée et la production électrique s'en ressent.

Deux autres palmipèdes ont tenté de se faire un "ride" sur les panneaux solaires, quitte à se battre pour avoir la meilleure place. Il a fallu les chasser à coups de gaffe. Non mais, ce n'est pas ce qui nous empêcha de manger du confit !

Tout va bien à bord.

15 juillet 10h00 locale (UTC + 10h PNG / +11h Nioucal)

Position: 9°S 23 – 143°E 44

Distance parcourue dernières 24h : 148 nm

Distance à parcourir pour Kai (Indonésie/Moluques) : 696 nm

17h00 locale : mouillés dans le détroit de Torres, faut voir comment, à l'abri de l'île Rennel 9°S 45.9 – 143°E 15.3 pour passer la nuit et se reposer avant d'attaquer le grand huit du Prince de Galles.

Reprenons:

- hier milieu d'après-midi, l'abominable mascaret se calme, tout comme le courant qui portait à l'Est. Conclusion, il s'agissait bien d'un phénomène de remontées massives d'eau chaudes à toute fins de compenser l'inversion de thermocline causée par le Nino [en temps normal, le Pacifique Ouest - où nous sommes - est environ 60 centimètres plus haut que le Pacifique Est - Colombie par exemple, du fait des Alizés et de la circulation océanique. Avec le Nino*, ceci s'inverse et les 60cm dévalent par gravité le long du Pacifique, sur 15 000km pour rééquilibrer].

- on a laissé à la tombée de la nuit le récif Easter Fields en se dirigeant vers la passe Pandora (environ 10nm de large, c'est une large ouverture entre les récifs Boot et Portlock). La profondeur remonte brutalement de -1310m à un sommet de -55m sur une distance de 3nm.... brr.

- puis embouqué le chenal remontant au Nord-Ouest vers East Cays.
[il y avait sur les cartes un raccourci tentant, un peu sur la gauche en sortant du chenal; nous essayâtes, todo bene, soudain, le sondeur s'excite: -90, -50, -20, puis -90, sueurs froides du barreur "probablement un effet de strates salées/douces"; quelques minutes plus tard, idem, grimpe jusqu'à -8 en 20 secondes puis zoup, -90. Le comité de direction convoqué dans l'urgence a statué que :

- * vu le faible intérêt d'explorer, par nuit noire et 30 kts de vent un endroit réputé malfamé,
- * n'étant pas pressé,
- * n'étant pas idiot,
- * on ne continuait pas, retour dans le chenal; on n'en sait pas plus].

- enroulé East Cays et Anchor Cays au droit du passage Bligh avant de descendre le North East Channel, 8kts voiles réduites, accompagnés par une ribambelle de dauphins jusque Stephen Island en début d'après-midi, moment où le soleil a daigné sortir (ça prend du temps ici la dissipation des brumes matinales).

- et fini par trouver le mouillage de Rennel Island, à 20 mètres du récif, l'Alizé de S/SE nous maintient éloignés, c'est soi-disant le plus reposant de tous les mouillages du détroit. Arrrrghhhh.

Bref, on se pose, se repose et reprenons bientôt la route... le Chenal du Prince de Galles, c'est 6/7 nœuds de courant...dans le zig puis dans le zag.

Nous ne sommes plus tout à fait dans le Pacifique, pas encore dans l'Indien, des espèces de limbes, étrange.

Tout va bien à bord.

16 juillet 10h00 locale (UTC + 10h PNG / +11h Nioucal)
Position: 9°S 45 – 143°E 15
Distance parcourue dernières 24h : 0 nm
Distance à parcourir pour Kai (Indonésie/Moluques) : 696 nm

Toujours mouillés à Rennel Island (juste en dessous de Dalrymple Island sur la routière 4603), un no man's land (littéralement, seuls 2 chiens sur la plage) dans ce bout de détroit entre deux océans, sous une épaisse couverture nuageuse, à osciller au gré des courants de marée jusqu'à être parallèles à la plage alors que nous avons mouillé face à elle. Un peu éprouvant d'être mouillé dans une encoche au bord du récif mais l'absence de swell est reposant.

En tout cas suffisant pour recharger les batteries avant d'attaquer le dernier morceau de ce putois de détroit (merci Amiral) et faire à tête reposée les calculs de marées qui s'imposent.

On hésite encore :

- partir demain matin pour Twin Island et passer la nuit dans un mouillage rouleur avant d'enquiller le Prince of Wales Channel,
- partir demain soir, naviguer de nuit et enquiller direct après une pause éventuelle à Twin Island pour passer à la bonne heure.

Données du problème :

Le détroit de Torres consiste en une ténacité d'îlots, de récifs et date de l'époque où la PNG s'est séparée de l'Australie. Bordé sur l'Est par la Grande Barrière (avec remontée brutale des fonds) et sur l'Ouest par un très grand plateau sous-marin (-50m/-100m) s'étendant sur 500nm, la Mer d'Arafura, avant de plonger (jusqu'à -5000m) dans les fosses Indonésiennes avec au Sud, la mer de Timor et au Nord, le mer de Banda et des Moluques.

Le système qui nous intéresse ces jours-ci est constitué d'une mer fermée (Arafura) à l'Ouest, partie de l'Océan Indien sans en être vraiment, soumise à régime de marée diurne (une par jour) et d'une mer ouverte (Mer de Corail - Pacifique Ouest) à l'Est soumise à régime de marée semi-diurne (deux par jour). Arafura (ainsi qu'une bonne partie des mers intérieures d'Indonésie) : salinité parmi les plus faibles au monde (idem Baltique) du fait de la relative fermeture et de la pluviométrie abondante et température de surface voisine des 28/30°, Pacifique plus normal. Arafura a tendance à se déverser dans Pacifique MAIS l'Alizé de Sud-Est accumule de l'eau dans le Golfe de de Papouasie et donc fait une contrepression par l'Est.

En zoomant sur le détroit, à l'endroit le plus étroit, du Sud au Nord on rencontre:

- le Cap York (extrême Nord Australien),
- le passage Endeavour (mal pavé),
- un bloc d'îles (Wednesday, Thursday, Friday, Horn, Despair) appartenant à l'Australie et interdites à nous sauf à faire les formalités d'entrée,
- le passage du Prince of Wales (voir plus bas),
- une alternance de passages (peu praticables Dayman, Yule, Simpson) et de récifs longilignes,
- les îles Badu et Moa qui appartiennent à la Papouasie,
- un continuum de récifs peu hydrographiés et calant à moins de 3 mètres sur le reste du détroit pour arriver à la côte de Papouasie.

Au global, le flux de marée doit s'écouler d'un côté à l'autre de ses obstructions à travers les passages mentionnés dont la profondeur maxi est de l'ordre de 15 mètres à tout casser. En coupe, le cumul de tous les passages représente moins de 15 km et c'est donc sur cette section (15m x 15km) que doivent s'écouler les courants de marées respectifs de la mer d'Arafura et de la mer de Corail..... C'est top!!!!

Le passage du Prince of Wales est le plus pratiqué, même s'il a tout du goulet constricteur (de rire), et est marqué à l'Est par Twin Island et à l'Ouest par Bobby Island. Autour de ces deux îles, le courant de flot ou jusant n'est QUE de 3 nœuds.

Notre objectif est de rallier Bobby Island en partant de Twin Island.

On sait que:

- Twin island le 18 juillet: basse mer : 8h26 - pleine mer : 13h09. A marée montante le courant de marée est sensé porté à l'Ouest et s'inverser à marée descendante.
- Hammond rock au milieu du passage Prince of Wales, là où le courant est le plus fort : courant maxi vers l'Ouest à 14h23 : 6knts. Il vaut donc mieux l'avoir avec nous.

Question : A quelle heure faut-il partir de Twin island ? Nous avons calculé 10h. Qu'en pensez-vous ?

Pour la résolution de cet exercice, vous considérerez que les incertitudes liées au phénomène El Nino* sont négligeables (!)

En attendant, quelques menues réparations :

- bidonnage d'une quarantaine de litres de gasoil - on ne sait jamais, on pourrait avoir besoin de s'aider un peu dans ces courants par nature imprévisibles,
- réamorçage du circuit refroidissement eau de mer du moteur qui, bien sûr, est tombé en rade en approche du mouillage de Rennel Island - il en faut du sang froid au Captain et à l'équipage pour gérer ces situations sans trop de stress après 10 jours de mer pas de tout repos. On s'est mis à la cape dans le chenal, titillé ce qu'il fallait et zoup, c'est reparti. Réparation structurelle aujourd'hui,
- rééquilibrage des chakras de Charlotte qui après avoir fricotté avec un booby ne tournait plus très rond, la balourde avait du balan.

Tout va bien à bord.

17 juillet 15h00 locale (UTC + 10h PNG / +11h Nioucal)

Position: 9°S 45 – 143°E 15

Distance parcourue dernières 24h : 0 nm

Distance à parcourir pour Kai (Indonésie/Moluques) : 696 nm

Dernières heures à Rennel Island.

4 cargos sont passés dans le chenal depuis ce matin. Un des pilotes nous a surement dénoncés car nous avons été survolés par un hélicoptère des garde-côtes peu après.

Il est resté stationnaire, a probablement pris quelques photos, relevé le nom de « Yo! », puis reparti sans essayer de rentrer en contact. Nous avons signalé par mail aux gabelous Australiens notre présence dans le détroit, donc rien à dire, on les snobe tête haute et pavillon national déployé.

Nous avons tranché : option 2.

Nous appareillons dans quelques heures et espérons être à Twin Island demain matin en fonction des courants et vents puis enquiller le passage du Prince of Wales dans la foulée (hop hop).

Tout va bien à bord.

18 juillet 11h30 locale (UTC + 10h PNG / +11h Nioucal)

Position: 10°S 33 – 142°E 08

Distance parcourue depuis hier 17h30 : 82 nm

Distance à parcourir pour Kai (Indonésie/Moluques) : 666 nm

Et zoup, c'est fini, et les Ozies aussi. Passé la dernière marque (Harrison) du Chenal du Prince de Galles, la mer d'Arafura est ouverte, laiteuse, turquoise et il y a même du soleil.

« Yo! » commence à avoir un palmarès rare, Messine (oui, c'est local mais quand même), Suez, Gibraltar, Panama et maintenant Torres... la prochaine étape sera probablement le détroit de Malacca et vous serez peut-être par là...

Appareillage tranquille hier soir : 66nm à faire dans la nuit pour arriver à l'entrée du chenal au plus tôt au petit matin et 25 à 30 kts de vent Est Sud Est. On ne voulait SURTOUT pas aller trop vite, donc grand-Voile 3 ris* et trinquette enroulée - rarement été sous-toilé à ce point... et ben on faisait nos 5.5kts parfois 6kts (très peu de mer du fait des récifs)... irritant, au point d'envisager d'utiliser quelque aussière en guise de traînard afin de nous ralentir.

Navigation de nuit dans le chenal, très bien balisé [nous avons remercié les autorités Australiennes pour cela, indiquant que le balisage était presque au niveau Français) et slalom entre îlots et récifs. Un cargo escorté d'une vedette de pilotage nous a logiquement foncé dessus du plus profond de la nuit, ce qu'il fallait pour maintenir l'équipage vif et alerte.

Les courants ont commencé à devenir franchement gênants à l'approche du petit jour, nous drossant sur les récifs et nous forçant à virer pour s'extraire - ceci en fin de compte nous a permis de perdre suffisamment de temps pour arriver à l'endroit où nous voudrions être à l'heure désirée... incroyable.

C'était à Twin Island vers 9h00 pour attraper l'étalement de basse mer et donc l'inversion de courant Ouest/Est vers Est/Ouest. Juste patienté une heure, le flot et le jusant avaient du mal à se mettre d'accord.

En face, quatre mastodontes débouchaient du chenal (eux aussi avaient sagement attendu l'étalement), trois portes containers et un pétrolier, nous nous sommes faits petits, tout petits et avons embouqués le machin lorsque place nette fut faite.

Une lettre à la poste, un suppositoire enchanté, un finger in the nose, XXX ? MORE ? XXX nul qualificatif ne saurait mieux décrire le « Yo! » happé par un courant modeste (c'était le début de l'entrant) et déboulant à quasi 10kts dans le Chenal du Prince. Tout compris, une heure et demie de passage "sérieux" mais beaucoup, beaucoup de préparation.

Et voilà, à la débouchure, réglage du bato et demi-bouteille de champ, celle du Déroit de Torres, nous la bûmes à notre et à votre santé...

Sommes fatigués mais tout va bien à bord.

19 juillet 11h30 locale (UTC +9h Ambon + 10h PNG / +11h Nioucal)

Position: 10°S 33 – 139°E 51

Distance parcourue depuis dernières 24h : 134 nm

Distance à parcourir pour Kai (Indonésie/Moluques) : 540 nm

Depuis hier midi, nous naviguons plein Ouest dans la mer d'Arafura, coincée entre Irian Jaya la partie occidentale de la Papouasie qui appartient à l'Indonésie et l'Australie. La profondeur excède à peine 50 mètres sur 500 nm. Et pourtant, ses eaux laiteuses lèvent sous des Alizés ESE 5/6.

Ce n'est plus le Pacifique et ce n'est pas tout à fait l'Indien. Faut voir.

Certains considèrent que la limite Orientale de l'océan Indien entre l'Insulinde et l'Australie va de Selaroe (la plus méridionale des îles Tanimbar) au cap Don (au Nord-Est de l'île Melville), si l'on considère la mer d'Arafura et le golfe de Carpentarie comme des mers bordières du Pacifique. Sa limite méridionale joint le cap Naturaliste, au Sud-Ouest de l'Australie, au cap des Aiguilles, en Afrique du Sud. Mais d'autres incluent dans l'océan Indien un secteur de l'océan Austral, ses limites sont alors le méridien du cap des Aiguilles (20° de longitude Est), celui de la Tasmanie (147° de longitude Est) et le continent antarctique.

Pour les biologistes, la ligne Wallace qui marque la séparation entre faune/flore de l'Indien / Asie versus l'Océanie (et donc le Pacifique) isole Sulawesi et Lombok à l'Est et Bornéo et Bali à l'Ouest et pour les géologues, la partie Sahul (Australie/PNG) et son plateau recoupe la première définition. En matière de peuplement, il y a de l'Indonésien (dérivé d'un stock Indien), de l'Aborigène et du Mélanésien, dérivés des premières projections extrafricaines, du Chinois de Taiwan/Philippines sur son chemin vers Tahiti et bien sûr, du métis, beaucoup, croisements sémites par les marchands Arabes puis indo-européens par les Portugais/Hollandais.

C'est donc comme on veut. En dehors des mondes, Planet Junction.

Et pourtant extrêmement fréquenté si on en croit la quinzaine de bateaux de pêche croisés cette nuit et les cargos dans un sens, dans l'autre, sans compter les thons sous la surface qui s'agitent, le premier mordu, raté, le second presque remonté, décroché, le troisième.... à la casserole (manière de parler), inutile de raconter, vous connaissez bien la scène (ou la cène en l'occurrence), la bête qui se débat, le sang qui gicle, les filets levés etc... âmes sensibles s'abstenir mais gourmets invités... à vos papilles.

Tout va bien à bord.

20 juillet 11h30 locale (UTC +9h Ambon + 10h PNG / +11h Nioucal)

Position: 10°S 13 – 137°E 53. Large du cap Wessel qui ferme le golfe de Carpentaria.

Distance parcourue depuis dernières 24h : 119 nm

Distance à parcourir pour Kai (Indonésie/Moluques): 420 nm

Toujours vent arrière ESE 5/6, grand-voile seule, petite vitesse post-partum, on récupère.

Depuis que nous naviguons dans les eaux Australiennes nous tentons de nous mettre en conformité avec les règles en vigueur qui exigent d'avoir à bord une série d'équipements de sécurité supplémentaires.

Ainsi hier après-midi, nous avons déployé un capteur instantané de champ gravitationnel suspendu à l'arrière du portique en la matière d'un SauciThon. Il semble que l'hydrométrie ambiante ne facilite pas la transmission par bluetooth du signal au réseau de la centrale de navigation Raymarine.

Un piège à rêves dont on espère qu'il fera office de récepteur AIS (destiné à identifier et repérer sur l'écran radar les navires environnants) a également été posé sous le portique. Il a la forme d'une grille métallique verticale sur laquelle ont été fixés pour séchage deux filets du wahoo (thazard) levé au petit matin. Au mieux on devrait peut-être capter les sons des didjeridus des aborigènes du Cap York ou des rhombes des papous juste en face. Au pire, ça stimulera peut-être l'envie de communiquer d'un Clingon (« Mr Spock es-tu encore vivant ? »). On déclenchera alors la procédure de détresse au Hugo Ground Control en retour de nuit du Quinquina.

Ne manque plus que le rice cooker à panneaux solaires posé sur la galette du radar...

On s'interroge quand même sur le contrôle de la Biosécurité éventuel en Indonésie.

Tout va bien à bord, la cambuse et le remue-méninges tournent à plein régime.

21 juillet 10h30 locale (UTC +9h Ambon) - voui on a encore changé d'heure, sommes à 135° de Grinitch, soit 9*15°...

Position: 09°S 10 – 135°E 51

Distance parcourue depuis dernières 24h : 135 nm

Distance à parcourir pour Kai (Indonésie/Moluques): 282 nm

ESE 4/5, génois tangonné, il est temps de penser à l'atterrissage, moment délicat après 20 jours de mer. Nous avons rendez-vous à Début sur Kei Island (5°S 45 - 132°E 38) pour faire les formalités d'entrée en Indonésie. Il faut donc anticiper l'approche des îles à une heure compatible avec une heure de mouillage et projeter de jeter l'ancre sur la base d'une information succincte.

L'Indonésie est un archipel hypertrophié de 18000 îles; les 3/4 de la population (245 millions) se trouvent sur l'île de Java où se concentrent également toutes les formes de pouvoirs, issus des longues lignées de Raja (Hindous) et de Sultans (Arabes).

Nous rentrons en Indonésie par les Moluques, les îles des Epices (et du sexe : épices and love, ouarf ouarf). C'est la convoitise du clou de girofle, du poivre et de la muscade qui a déclenché la phase de colonisation Européenne, seuls remèdes connus aux rages de dent et adjuvants de conservation des poissons et venaisons.... Aujourd'hui ces îles peuplées de Mélanésiens sont à l'écart des routes. La principale utilisation du clou de girofle (dont la production avait été éliminée par les Hollandais - VOC - dans toutes les îles SAUF UNE qu'ils contrôlaient, quel sens de l'humour les Bataves) est la fabrication de kreteks, les cigarettes Indonésiennes, 800 milliards par an. Les moyens d'accès des petites îles à partir d'Ambon, la capitale régionale, sont réduits, et donc peu de tourisme. C'est exactement ce qu'il nous faut pour quelques jours : de l'eau bien bleue qui ne bouge pas, une brise légère et des températures chaudes.

Salamat tinggal. Kita baik sekali.

Tout va bien à bord.

22 juillet 10h30 locale (UTC +9h Ambon)

Position: 7°S 40 - 134°E 07

Distance parcourue depuis dernières 24h : 138 nm

Distance à parcourir pour Kai (Indonésie/Moluques) : 137 nm

Il a fallu remonter bien Nord pour trouver de l'eau d'une couleur raisonnable (fini le vert laiteux) et que les grandes vagues issues du fetch sur le Golfe de Carpentaria s'atténuent. Cela fait une trotte depuis l'hiver Kiwi, 3000nm, sur recommandation médicale bien évidemment rapport à la thermo sensibilité extrême de l'équipage.

Takhyul: superstition.

Les Javanais, traditionnellement métissés ont le teint éclairci et représentent le pouvoir central. Comme souvent en Asie, une peau claire est un "plus", il suffit pour cela de voir les gammes de produits de la tataragne Bettencourt : produits bronzant/masquant pour les Européens - le bronzé a suffisamment de temps libre pour avoir des loisirs et être dehors -, éclaircissant pour les Asiates (hommes et femmes); ou bien ces adorables Chinoises et/ou Japonaises qui se baladent avec parapluie et chaussettes couvrantes rue de Rivoli...

Bref, les locaux n'échappent pas à la règle et il est vrai que le Belzébuth cogne un peu fort à la méridienne (le poisson qui sèche en sait quelque chose avec une hausse significative des remugles olfactifs vers midi), Pour revenir à nos locaux, les pêcheurs surtout qui sont dans de petites embarcations, parfois au raz de l'eau, font ce qu'ils peuvent afin de se protéger de la réverbération, l'optimum local prend la forme d'une cagoule (ça tient tout seul, c'est enveloppant, seuls deux yeux brûlants transparaissent)...

Les pêcheurs, comme tout marin qui se respecte, sont superstitieux (Takhyul) et ici cherchent à se débarrasser du mauvais œil qui se serait glissé, à leur insu, dans leur barque. Pour ce faire, le rituel est le suivant : foncer à toute vitesse sur l'arrière d'un autre bateau et au dernier moment virer brutalement en accomplissant quelques signes cabalistiques tout en récitant des mantras immémoriaux. De la sorte, le mauvais œil est "projeté" sur le bateau cible, la pêche peut reprendre et sera fructueuse.

Les pêcheurs apprécient spécialement les voiliers car ces derniers ne peuvent que difficilement donner la chasse afin d'effectuer la manœuvre inverse et de renvoyer le mauvais œil à l'expéditeur.

Il est donc commun de voir un frêle esquif, chargé d'encagoulés tibulaires et pas tibulaires, foncer sur notre arrière... et là se pose la question de sortir les Kalachnikovs, le canon de 38 ou bien de laisser courir tout en marmonnant de subtiles incantations visant à prévenir le transfert du mauvais œil (la lecture à haute voix du dernier BHL est, paraît-il, d'une efficacité hors norme); le choix est malaisé, votre avis?

Tout va bien à bord.

23 juillet 17h00 locale (UTC +9h Ambon)

Position: 5°S 44 - 132°E 40 - port de Debut - Ile de Key - District des Moluques - Indonésie.

Distance parcourue depuis dernières 24h : 143 nm

Distance à parcourir pour la prochaine buvette : 0 nm (quoique dans le plus grand pays musulman du monde, faut voir).

La KalPap est finie. « Yo! » est mouillé par 11 mètres dans la baie de Debut.

Un peu plus loin que nous le pensions. Le premier mouillage envisagé s'annonçait à coup sûr rouleur. D'où décision de rejoindre directement le village où nous sommes attendus dans 2 jours pour faire officiellement l'entrée en Indonésie. Tiré des bords entre les îles, les récifs et surtout des bouées partout, fermes perlières ou pas, il y en avait absolument partout.

Salamat datang et oui c'est l'Asie et son facteur mille. Nous passons d'une île peuplée de 250 000 habitants (NiouCal) à un pays de 18 000 îles peuplées de plus de 250 millions de personnes.

Ça avait déjà bien commencé la nuit dernière :

Chez les Bikers (Hells Angels ou autres) ou les Polytechniciens, l'esprit de corps prime sur tout le reste; les deux castes pratiquent avec assiduité l'art de la "concentration", genre de regroupement où les uns les autres se retrouvent, les codes sont connus et définis, chacun fait admirer sa machine/son travail, les doudous servent de faire valoir... la vraie vie quoi.

Et bien les pêcheurs, ce fût un peu la même chose, hier fin d'après-midi, par 7°S20 - 133°E40, « Yo! » a vaillamment traversé une concentration de navires de pêche, des 15/20m, tous équipés à l'identique, certains en maraude, d'autres au mouillage, une bonne centaine (si, si), à la limite du plateau d'Arafura, quelques miles avant le tombant.

Il y en avait de partout. Avec le coucher du soleil, les uns après les autres ont allumé leurs lamparos gigantesques... Féérique.

Trois heures durant à virevolter dans le paquet, Nous avons réussi à nous échapper mais les images restent.

Fatigués mais heureux de cette dernière étape Pacifique et de cette dernière longue navigation avant longtemps : 2395 nm, 21 jours de mer sans poser le pied à terre, une soixantaine de tranches de sommeil de 2h30 chacun (au mieux), juste 21 demis-Tpunch et une formidable expérience. On a bien joué, de pétrole à rafales à 9, des ficelles partout sur le pont, il n'y a que le spi qui soit resté dans la baille.

« Yo! » va bien. Il sait qu'il aura fier allure au milieu des rafiots, sampans et longtails. Sous réserve d'inspection complète et hormis quelques chicaneries de gasoil qui ont valu au capitaine de se transformer en chien fureteur à 3h du mat dans le "North East Channel" du détroit par F7, et une poulie exposée, rien à dire. On est très contents.

Au bilan de cette longue route :

- Dans notre ballade de la mer salée nous n'avons pas rencontré Raspoutine mais Raquel :

C'est pas la fille du Père Noël
Et pas la fille de la mère Poulard
Elle s'appelait juste Raquel
Sortie de l'eau un peu trop tard.

Descendu chez nous par erreur
Elle était là dans nos souliers
De battre notre cœur s'est arrêté
On l'a remise sur le palier.

- Pour Torres, y a pas papou papou et demi. Clair que pour faire sauter la banque, le code ne se résume pas à la règle des 1/12, mais une bonne dose d'opiniâtreté, d'attention, de minutie, de précision. Tout nous :)

- L'Arafura, on n'aime pas ça. Nous on préfère la Java.

Ça tombe bien. On y est. On va voir si on parviendra à trader notre SauciThon. On a toutes les chances, vu qu'il est hallal.

Mais d'abord, chut. On dort.



GLOSSAIRE ET PETIT PRECIS METEO

Le bato :

« Yo ! » est un OVNI, monocoque, dériveur intégral en aluminium des chantiers Alubat. C'est un sloop de 38 pieds, soit 12 mètres. Sa garde-robe comprend :

- 1 grand-voile comprenant jusqu'à 4 **ris**, ce qui permet de réduire la surface de la voile selon les conditions de vent en utilisant des bosses, bouts spécifiques,
- 1 génois à fort recouvrement monté sur enrouleur,
- 1 trinquette, voile de gros temps montée sur enrouleur,
- 1 code 0 ou gennaker monté sur emmagasineur pour petit temps,
- 1 spi asymétrique très bariolé,
- 1 solent sur étau largable en back up du génois,
- 1 tourmentin ou voile tempête (au fond de la baille à voile, on n'espère pas avoir à s'en servir).

Le spi ou le génois peuvent être tangonnés. Le **tangon** est un espar volant qui permet de maintenir la voile d'avant lorsqu'on choisit de mettre les voiles en ciseaux. Ce gréement s'applique par vent arrière et permet d'effectuer une route en ligne droite sans tirer des bords couteux en distance et donc en temps.

Hors navigation la grand-voile est ferlée dans un **lazy bag** ou grande housse posée sur la bôme qui permet de la mettre à l'abri des UV et garantir ainsi sa longévité.

L'option dériveur intégral permet de relever la dérive en totalité, ce qui est fait systématiquement par vent arrière et de se « **beacher** », c'est-à-dire de se poser sur une plage à marée basse pour caréner par exemple ou réparer une partie de la carène constamment immergée. Encore jamais tenté à ce jour.

Charlotte est une petite éolienne. Un peu bruyante, elle tire son petit nom d'une voisine un peu bavarde. Elle est un élément indispensable au maintien de l'équilibre énergétique du bord. La production électrique est également assurée par des panneaux solaires et 2 alternateurs posés sur le moteur.

Raymond est le pilote automatique. Parce que Raymond Barre.

La Navigation :

La vitesse et la force du vent se mesurent en nœuds ou kts (knots) soit des miles nautiques (1.8 km) par heure. Ils sont évalués sur une échelle Beaufort :

- 1 à 2 (0 à 6 nœuds) : pas assez de vent pour naviguer à la voile, usage du moteur éventuellement. C'est la **pétrole** parfois entrecoupée de **molles**, trop faibles brises pour être utiles.
- 3 (7 à 10 nœuds) : petite brise, assez pour être au près.

- 4 – 5 – 6 (11 à 27 nœuds) : l'idéal. Les conditions de navigation sont variables selon l'état de la mer.
- 7 (28 à 33 nœuds) : grand frais, occasionne l'émission d'un BMS (Bulletin Météorologique Spécial) par Météo France. Début de **brafougne**. Ça commence à être chaud. On a déjà pris 2 ris et enroulé le génois pour mettre la trinquette.
- 8 (34 à 40 nœuds) : Coup de vent.
- Supérieur à 8 : on fait au mieux et on attend que ça se passe.

Bâbord ou tribord **amure** détermine de quel côté le bateau reçoit le vent. Pour passer d'un côté à l'autre, il faut virer (en partant d'une allure au près) ou **empanner** (virement lof pour lof dans l'ancien temps, en partant d'une allure portante ou vent arrière).

L'allure indique l'angle selon lequel le bateau reçoit le vent :

- Vent debout : le bateau est face au vent.
- **Près** : le bateau reçoit le vent entre 30° et 60°. C'est l'allure la moins confortable. Le bateau est gité et cogne dans les vagues.
- Bon plein, petit **largue** : le bateau reçoit le vent entre 60° et 90°.
- Travers : le bateau est à 90° du vent.
- **Largue**, grand **largue** : le bateau reçoit le vent entre 90° et 150°. C'est l'allure la plus confortable et celle où le bateau est le plus rapide. En fonction de l'état de la mer et de la force du vent, c'est l'occasion de mettre le spi.
- Vent arrière : les voiles d'avant ne portent plus à moins d'être mises en ciseaux une fois tangonnées.

La météo :

Les conditions de navigation sont dictées par les caprices du temps. Le suivi météo est donc une préoccupation permanente de tous les navigateurs en particulier dans le Pacifique Sud réputé pour son inconstance (un océan pas si pacifique, Magellan était optimiste !). Un voyage d'Est en Ouest donne l'occasion de se confronter à des phénomènes variés dont la complexité et la violence s'accroît. On rencontre dans le Pacifique Sud peu de tempêtes en dehors des tempêtes tropicales ou cyclones, qui se déroulent en principe dans des zones identifiées et périodes connues (quoi que). Par contre les systèmes de vent d'Alizés du Pacifique caractérisés par leur irrégularité, évoluent d'une force moyenne de 15 à 20 kts, jusqu'à communément 25 à 30 kts dans la mer de Corail.

Ces systèmes sont pilotés par deux zones de convergence, la **ZCIT** (Zone de Convergence Inter Tropicale) et la **ZCPS** (Zone de Convergence du Pacifique Sud), hauts lieux de convection et donc de formation des perturbations tropicales. Zones de basses pressions, elles constituent un équateur météorologique à la confluence des Alizés de Nord-Est (issus de l'hémisphère Nord) et de Sud-Est (issus de l'hémisphère Sud), légèrement décalé vers le Nord en raison de la plus forte présence de masses continentales dans l'hémisphère Nord. Elles se déplacent du Sud au Nord de janvier à juillet. Elles sont discontinues et alternent des zones de convection profonde et des zones de ciel clair. Elles sont soumises à l'influence de l'oscillation de Madden-Julian (**MJO**), onde circuméquatoriale qui pilote la convection à l'échelle planétaire sur une période de 30 à 50 jours.

La **ZCIT** (ou Pot au noir) la plus extrême se situe à l'Est du 160°O dans le Pacifique Ouest (soit une ligne Panama/Galápagos). Elle est caractérisée par des calmes, des vents faibles et variables

qui alternent avec de violentes bourrasques accompagnées de pluies violentes, d'orages et de soudaines rotations de vent. Ce sont les grains.

La **ZCPS** affecte une zone située entre les Salomon et Tahiti. Elle se déplace entre 5°S – 155°E et 20°S – 150°O. Elle modifie les conditions de temps localement lorsqu'elle est active ou lorsqu'un front la traverse. Elle est un haut lieu de cyclogenèse (précurseur de cyclone) en raison de l'accumulation d'eau très chaude.

L'Oscillation Madden-Julian (MJO) est une onde planétaire de cycle 30 à 60 jours qui prend naissance en Afrique Equatoriale, atteint sa maturité dans l'Océan Indien, s'affaiblit, se renforce de nouveau dans le Pacifique Ouest et se disperse au niveau de la ligne de changement de date. Elle module les pôles majeurs de convection de la planète : mousson Indienne, mousson Indonésienne, ZCIT, ZCPS. De plus, un lien est établi entre les différentes phases de la MJO et le risque cyclonique ainsi que le développement du cycle ENSO (coups de vent d'Ouest) et son intensité.

La principale circulation des courants de surface du Pacifique Sud s'effectue dans le sens inverse des aiguilles d'une montre :

- le courant subéquatorial qui porte à l'Ouest
- le courant Est-australien qui descend vers le Sud
- le courant antarctique qui porte à l'Est
- le courant du Pérou ou de **Humboldt** qui remonte de l'Antarctique vers l'Equateur le long des côtes du Pérou.

Le courant de **Humboldt** peut parfois s'inverser sous l'influence du contre-courant équatorial. Cette inversion s'effectuant à la période de Noël elle a été surnommé **El Nino**. Elle induit une modification climatique dans le Pacifique Sud et dans le monde entier.

A la circulation principale, s'ajoutent les courants locaux imprévisibles tels qu'entre les îles de l'archipel des Tuamotu, entre les Tonga et les Fidji ou dans le golfe de Papouasie.

La force et la direction des courants peuvent être suivies avec l'outil **OSCAR** (Ocean Surface Currents Analysis Real-time) mis à disposition par la **NOAA** (National Oceanic and Atmospheric Administration). Ces cartes sont réalisées par analyse des données d'altimétrie relevées par satellite, une technologie récente fabuleuse d'application en matière d'océanographie.

Le phénomène **El Nino** illustre le couplage entre l'atmosphère et l'océan et provoque des anomalies climatiques qui s'étendent à l'ensemble de la ceinture tropicale. Il est fortement lié aux anomalies de la circulation atmosphérique le long de l'équateur entre l'Est et l'Ouest du Pacifique connu sous le nom d'Oscillation Australe (ENSO : El Nino Southern Oscillation) et à des anomalies de températures de surface de la mer dans le Pacifique Ouest, région où l'on observe la plus grande accumulation de chaleur de la planète. L'accumulation de chaleur au-delà d'un certain seuil (et sur une épaisseur d'au-moins 60 mètres, la couche d'Eckmanh) provoque une instabilité du couple atmosphère / océan.

Il se manifeste par des inversions de pression d'où un affaiblissement des Alizés, des augmentations de températures de l'eau d'où un déplacement des zones de convection et des modifications du niveau de l'océan qui entraînent une plongée de la thermocline et une inversion des courants portant à l'Ouest.

Il correspond à une phase de l'oscillation Australe où l'anticyclone de l'Île de Pâques faiblit alors que la pression sur le continent maritime (Indonésie, PNG) et Australie devient anormalement élevé. Les variations de pression sont mesurées grâce à l'indice SOI (Southern Oscillation Index) qui calcule le différentiel de pression normalisé entre Darwin et Tahiti.

Dans des conditions normales (SOI>0), les Alizés qui soufflent d'Est en Ouest déplacent les eaux chaudes des zones équatoriales vers le Pacifique Ouest, provoquant ainsi la remontée d'eaux froides le long des côtes du Pérou. Au même moment la région où il y a le plus de précipitations est centrée sur la partie Centrale et Ouest du Pacifique.

Lorsque SOI<0, il y a survenance d'un phénomène El Nino : les Alizés faiblissent, il y a accumulation excessive d'eaux chaudes et apparition de coups de vent d'Ouest dans le Pacifique Ouest, la répartition d'eau chaude dans le Pacifique entraîne un enfoncement de la thermocline et la disparition de l'upwelling équatorial. La migration des zones de convergence vers le Pacifique Central et le rapprochement vers l'équateur de la ZCIT et ZCPS sont la cause de sécheresse en Indonésie, Australie, PNG et Philippines alors qu'on constate des excès de pluie en Amérique du Sud.

La conséquence directe de l'élévation de la température de l'eau dans le Pacifique Ouest est une augmentation de l'activité cyclonique dans le Pacifique en général et plus particulièrement dans la partie Ouest en raison de conditions océaniques et atmosphériques favorables à leur développement.

Un événement **El Nino** apparaît en alternance avec La Nina (épisode froid) avec une occurrence d'environ 4 ans. Il aurait permis le peuplement de l'océan pacifique d'Ouest en Est par les Polynésiens, contre les vents et courants dominants.

Un épisode **El Nino** a été anticipé dès le début de notre traversée du Pacifique en avril 2014 et a été pleinement confirmé au début de l'année 2015.

Vocabulaire de base :

Les prévisions météorologiques naissent de l'observation de 3 grandeurs physiques : la pression, la température et l'humidité. L'hétérogénéité des champs de pression produit les vents.

Un **anticyclone** est une zone où la pression atmosphérique est supérieure à celle partout autour. Une **dorsale** correspond à une langue de haute pression issue d'un anticyclone. Une période de beau temps accompagne en général cette situation.

Une **dépression** est une zone où la pression atmosphérique est inférieure à celle partout autour. Un **thalweg** est une excroissance de basses pressions issue d'une dépression.

Un **front** est une zone de contact entre 2 masses d'air dont les caractéristiques de température, d'humidité et de masse volumique sont différentes. Cette discontinuité des caractéristiques principales de l'atmosphère induit des perturbations, une dégradation du temps accompagné d'une rotation/renforcement des vents, pluviométrie accrue etc... à éviter si possible

Personnalité :

Le révérend Thomas Bayes est un ministre du culte presbytérien né en Angleterre en 1701 ou 1702. Il est célèbre par son théorème publié à titre posthume, qui prend en compte la vraisemblance d'un évènement conjointement à sa probabilité d'occurrence. Il s'agit d'un raisonnement inverse où l'on cherche à déterminer la probabilité (vraisemblance) d'une hypothèse compte tenu d'un ensemble d'observations: **si l'on connaît les conséquences d'une cause (ou d'un ensemble de causes), l'observation des effets produits permet de remonter aux causes probables.**

Ce théorème donc dit de Bayes correspond à une équation d'apprentissage statistique dont les applications très larges dépassent le cadre des mathématiques. On l'utilise dès que l'information disponible est limitée ou bien difficile à rassembler. Il fournit une clé de lecture intéressante des phénomènes et éclairent nos processus de décision individuels ou collectifs.

Pour plus de détails, se reporter au chapitre « Pour un régime de bananes » du Go west et la rubrique à brac du Blog Yodyssey.