

Puteri Harbour (Malaisie), le 14 Septembre 2009,



### ***Journal de bord de la dixième partie du voyage de Taranis aux Iles,***

Après un séjour en France qui nous permit de saluer l'arrivée du printemps, de mettre en ordre maison et jardin et de retrouver avec plaisir parents, enfants et amis, et avant une nouvelle longue course sur les océans qui devrait nous mener aux confins de l'Asie du Sud-Est, nous reprîmes l'avion au soir du 20 avril. Un voyage sans histoire, mais bien long, nous mena à Auckland le 22 où notre transport pour Opuia nous attendait. Là encore, nous eûmes beaucoup de chance de trouver immédiatement une jeune anglaise qui rentrait avec son annexe sur son bateau au mouillage et qui, d'un jet de Yamaha, nous déposa sur la digue où Taranis nous attendait sagement.

Nous avons déjà noté que, maintenant en fin d'automne, la température était devenue fraîche (15 à 17°C), et que les jours avaient singulièrement raccourcis (la nuit tombait un peu avant 6 heures du soir), mais le ciel de notre arrivée était plutôt dégagé. Il allait falloir attendre un bout de temps pour que ces conditions reviennent ! En effet, la journée du lendemain passée à faire un peu d'avitaillement et à rendre le bateau de nouveau opérationnel fut copieusement arrosée et l'arrivée d'un coup de vent rendit notre mouillage des plus inconfortables avec des amarres trop raides qui rappelaient sèchement et méchamment le bateau sur son ponton.

Nous avons rendez-vous le 24 au petit matin sous le travellift pour caréner et faire des travaux sur le bateau à terre, et il avait été convenu avec le chantier que l'entrée dans la darse de levage se ferait en présentant la poupe du bateau en premier (pour éviter d'avoir à démonter l'étais, l'engin de levage étant un peu petit). Après 3 tentatives infructueuses, des rafales de vent de 25 à 30 nœuds nous poussant par le travers, nous décidâmes de rentrer tout schuss par l'avant, ce qui fut fait sans bobo, la chaloupe du chantier nous aidant à maintenir le bateau dans l'axe pendant que le grutier saisissait rapidement Taranis dans ses sangles... et pendant que je m'activais à démonter l'étais sous une pluie battante.



***Paré pour la mise à l'eau !***

Mais en fin de matinée, nous étions déjà à l'ouvrage sur le chantier à finir le brossage de la coque, démonter l'hélice, sa bague hydrolube, son joint à lèvres avec l'arbre (le grand jeu !). Ce qui était merveilleux, c'est que, dès que nous avons besoin de quelque chose, nous filions chez le shiphandler, le voilier, l'électricien,... en étant sûr de le trouver... au pire dans les 24 heures. La pluie ne cessant pas pendant 3 jours d'affilée, nous en profitâmes pour faire faire quelques travaux de voilerie

(cagnards, taud, housses de défenses), pour achever tous les travaux mécaniques sur la ligne d'arbre et changer les batteries de servitudes. Et le 27 au soir, deux heures avant le coucher du soleil nous fîmes nos retouches de primaire profitant enfin d'une accalmie. Nos voisins de chantier Irène et Roy, deux charmants irlandais propriétaires du voilier Peggy West, nous tenaient compagnie, guettant eux aussi le moindre rayon de soleil pour travailler ! La compagnie d'Irène était d'autant plus agréable qu'elle parlait très bien français ! Enfin, un temps "praticable" (nuageux avec averses !) étant revenu, nous nous dépêchâmes de passer l'antifouling entre les gouttes pour être remis à l'eau le 30 avril au matin, après avoir passé la nuit dans un bateau suspendu aux sangles du travellift (un peu impressionnant au début, mais on se faisait rapidement aux petits mouvements oscillatoires), pour pouvoir peindre la dérive et les parties de coque reposant sur les madriers supports du ber.

Sitôt le bateau à l'eau et amarré sur le ponton du chantier, nous prenions possession d'une voiture de location pour 2 jours afin d'avitailler le bateau. Un tour à Pahia, puis à Whangarei nous refit passer dans des endroits que nous avons déjà beaucoup apprécié et nous y retrouvâmes rapidement nos marques ! Quel bonheur de pouvoir sillonner un pays aussi accueillant où tout, ou presque, est ouvert 7 jours sur 7 (y compris le 1<sup>er</sup> mai).

Mais le temps avait rapidement changé : après un long coup de vent de nord-ouest qui nous avait apporté de la pluie, mais un vent plutôt tiède, la traîne de Sud nous envoyait un vent glacial, directement arrivé de l'Antarctique et le matin, il ne faisait que 9 à 11°C dans le bateau. Nous avons ressorti la double couette, les pulls, anoraks et même notre petit chauffage d'appoint électrique. Nos voisins de pontons Brigitte et Daniel (avec qui nous avons sympathisé) à bord du First 35 Excalibur étaient logés à la même enseigne et nous arrêtâmes avec eux la date du départ le lundi suivant 4 mai, un créneau météo de 3 jours avec vent "raisonnable" de sud-ouest (20 à 25 nœuds) s'établissant. Enfin, après avoir fait nos adieux à tout notre sympathique petit monde d'Opuia où nous avons coulé des jours si heureux (depuis le restaurant Blue Water où nous commençons à avoir pris nos quartiers d'hiver à côté du poêle à gaz, jusqu'à nos charmantes hôtesse de marina, en passant par le voilier, le ship, les copains de pontons,...) et fait notre clearance à la douane, nous dérapâmes vers le nord pour y retrouver des cieux plus cléments...

### *Une traversée rondement menée ...*

La Baie des Iles fut traversée au moteur par un temps frais et ensoleillé, nous laissant le temps d'admirer cette nature si riche, avec ses collines verdoyantes boisées et ses pâturages si colorés. La canne à pêche fut aussitôt installée dans le secret espoir d'améliorer notre ordinaire par la prise d'une petite "aribouille" ! La mauvaise nouvelle qui douça un peu notre enthousiasme fut la météo, qui après environ 3 jours d'ouest-sud-ouest, nous annonçait l'arrivée d'une grosse dépression sur le Nord de la Nouvelle-Zélande qui allait, au vu des "gribs" nous donner de l'ouest, voire du nord-ouest selon notre position. Nous étions condamnés à faire marcher le bateau au maximum de ses capacités pour être le plus loin possible de cette perturbation quand elle arriverait !

Juste avant la tombée de la nuit, à la sortie de la Baie des Iles, le vent vint gentiment nous cueillir avec





*Dernier coup d'œil sur la Nouvelle Zélande*

20/25 nœuds grand largue, nous permettant de nous préparer pour notre première nuit houleuse, mais, à notre grand soulagement, pas trop fraîche, la température ambiante voisinant les 18°C (l'eau de mer étant à une température voisine). La nuit fut cependant active (comme les suivantes), avec des prises (et des largages) de ris dans la grand-voile relativement fréquents...

Au lever du jour du 5 mai, le vent était toujours de 20 nœuds, mais d'ouest-nord-ouest, nous obligeant à faire du près serré, allure ô combien détestée par l'équipage. Nous enviâmes un peu Excalibur, avec qui nous restions en contact régulièrement par VHF, celui-ci faisant un cap plus à l'est avec l'espoir d'arriver directement aux Vanuatu. La météo annonçant un retour rapide du vent au sud-ouest, nous décidâmes finalement de laisser porter le bateau pour gagner en vitesse, quitte à rattraper la dérive lorsque le vent adonnerait. Après la tombée de la nuit, des grains violents de 25 à 30 nœuds nous laissèrent flagadas avec les réductions de voilure (et renvois de toile dans la foulée) ! Entre les grains, nous démarrâmes même le moteur, le vent tombant pendant une heure parfois à moins de 10 nœuds. Et avec tout ça, dans la journée, pas le moindre petit poisson venu se jeter sur notre leurre (malgré des essais de pieuvres violette, rose ou bleue, toutes plus attirantes les unes que les autres !). La bonne surprise fut le rendement de notre alternateur Aquagen, qui traîne une hélice au bout d'un bout derrière le bateau, et qui, à plus de 7 nœuds, compense bien les consommations du pilote, des feux de navigation et du frigo. Le comble fut que nous dûmes allumer des lampes dans le carré pour surconsommer un peu, l'alternateur n'ayant pas de régulateur (...et j'avais la flemme de relever l'hélice avec son bout entortillé en pleine nuit !).

Après une nuit de près épuisante, le vent redevint régulier de 20/25 nœuds, en revenant gentiment au sud-ouest, permettant au bateau de nouveau marcher le feu de Dieu, vent de travers, avec des pointes à presque 9 nœuds. Les prises de ris se faisaient en slip et Kway, le pont étant constamment balayé par de généreux pions d'eau salée et la température était devenue presque agréable en voisinant les 21/22°C.

Au matin du 7 mai, nous étions heureux d'avoir abattu plus de 450 miles et d'apprendre que la fameuse dépression, arrivant sur la Nouvelle Zélande en se creusant, avait du retard sur le planning initial (elle n'était maintenant annoncée que pour le lendemain après-midi). Mais la pêche (que nous avons mise en stand-by la veille) était toujours infructueuse, à notre grand dam ! Nous pensions vraiment avoir le mauvais œil ! La journée se passa avec un vent de travers mollissant par moment à moins de 10 nœuds, nous obligeant à démarrer le moteur et à l'arrêter fréquemment. La nuit suivante fut à nouveau marquée d'un grain avec des vents de plus de 30 nœuds tournant de 180° en quelques minutes, nous faisant faire des empannages qui relevaient de la haute voltige !

Enfin le lendemain en début d'après-midi, comme prévu, le vent revint à l'ouest-nord-ouest en fraîchissant jusqu'à 25 nœuds. Comme quelques jours avant, nous calâmes la barre automatique en mode "vent" (pilotage par la girouette) en laissant porter au près bon plein, ce qui nous permit de faire 80 miles en 12 heures.

Juste avant le lever du jour du samedi 9 mai, le passage d'un front nous gratifia d'un nouveau grain violent avec des vents de plus de 35 nœuds. Derrière ce front, le vent s'établit à nouveau au sud-ouest en soufflant régulièrement à 20/25 nœuds. Nous remîmes aussitôt en route sur la

ligne directe ! Le vent mollissant un peu l'après-midi, nous reprîmes la pêche sans vraiment y croire... Et puis, le miracle se produisit entre la rencontre de notre petite pieuvre (avec un gros hameçon double dans les tentacules) et un énorme thazard gourmand. Nous crûmes que la canne allait casser tellement elle était pliée et ce fut alors une lutte épique au crépuscule entre la bête et le vaillant équipage du Taranis. Au bout d'une heure à la laisser aller et à la reprendre, nous roulâmes le génois pour ralentir le bateau, lâchâmes le frein pour faire passer la canne du balcon arrière vers la jupe, sous l'annexe, après avoir assuré celle-ci par 2 bouts et ramenâmes le bestiau sur la jupe arrière ! Celui-ci faisait plus d'un mètre et pesait plus de 15 kg et 4 rôtis furent immédiatement taillés, qui remplirent le frigo sur l'instant ! Après une bonne heure de nettoyage, nous remettions en route à petite vitesse pour la nuit, car nous ne voulions pas arriver à la passe du phare Amédée avant le lever du jour.



*Quel beau thazard !*

Nous finîmes au moteur et c'est pile après 6 jours d'une traversée de 890 miles, faite pratiquement en ligne directe, que nous nous amarrâmes à Port Moselle à Nouméa, avec 3 autres bateaux anglais et australien qui étaient partis en même temps que nous d'Opua.

A notre grand étonnement, nous pûmes faire les formalités d'entrée dès l'arrivée malgré que ce fut un dimanche matin (douanes, immigration et phytosanitaire - avec une petite asiatique charmante qui nous parla plus de la nouvelle grippe qu'elle ne s'intéressa au contenu du frigo). Nous retrouvâmes Nouméa aussi sale qu'il y avait quelques mois, avec autant de jeunes canaques "zonant" autour du marché et du port, nous mettant d'autant plus mal à l'aise que nous venions de quitter la Nouvelle Zélande si propre et accueillante. Les rôtis de poisson furent donnés aux bateaux voisins, ne gardant pour nous que de quoi faire deux repas et des conserves (que Chantal réussît à merveille !). Il y eut comme à l'habitude les bateaux (malheureusement français...) qui aiment recevoir des cadeaux en pensant que c'est normal (et se fendent à peine d'un petit merci) et les bateaux anglais qui organisèrent aussitôt une "party" le soir, à laquelle nous fûmes conviés avec d'autres équipages pour manger le dit-poisson ! Nous eûmes la bonne surprise de retrouver Excalibur le soir même, Brigitte et Daniel ayant décidé de s'arrêter en Nouvelle Calédonie avant de continuer vers les Vanuatu, ainsi que l'incontournable Galdu avec Régine, son équipière de choc (voir journaux de bord précédents) . En bref, ce fut un tourbillon de réceptions d'un bord à l'autre qui nous égaya bien le séjour, et qui ralentit à peine lorsque nous décidâmes d'aller à la marina de Port Sud, celle-ci pouvant nous assurer d'une semaine de mouillage tranquille. Port Moselle nous demandait en effet de renouveler notre place au jour le jour avec le risque de devoir dégager s'il y avait une arrivée massive de bateaux !

Le séjour fut également consacré à réparer les quelques petites avaries de la traversée, avec, notamment la rupture de la pièce de fixation du hale bas de bôme sur le mât. Il fut bien entendu impossible de trouver sur place cette pièce en fonte d'aluminium qui figure dans tous les bons catalogues métropolitains pour un peu plus d'une trentaine d'Euros... et je dus me résoudre à faire ressouder celle-ci par un bricolo de première (pour un montant double de la pièce neuve) et à refixer celle-ci sur le mât en courant tout Nouméa pour trouver les rivets ad hoc avec leur machine à river !!! Nous dûmes même louer une voiture, fatigués de prendre le

bus pour battre la banlieue industrielle de Ducos, où nous étions sûrs de tout trouver (à condition de n'avoir besoin de rien...).

Enfin, après un nouvel avitaillement dispendieux, nous décidâmes de repartir au matin du 19 mai vers des horizons plus occidentaux...

### *Un voyage semé d'embûches ...*



Le programme initialement arrêté de la suite du voyage devait nous faire atterrir, en partant de Nouméa, à Misima, capitale des Louisiades, avant poste de la Papouasie Nouvelle Guinée (PNG) avant de poursuivre notre route vers l'Australie. Mais, comme, pour ce faire, nous devons longer la Nouvelle Calédonie, nous avons prévu de faire escale à Koumac, puis à Poum afin

d'y passer de bonnes nuits avant d'entreprendre notre longue traversée. Mais ces escales devaient être empreintes de discrétion, notre "clearance" douanière ayant été faite à Nouméa (toute nouvelle escale sur le territoire n'étant autorisée qu'en "cas de force majeure").

Koumac avait été choisi car, à 170 miles de Nouméa, cela nous permettait d'arriver le lendemain soir du départ avant la tombée de nuit et de mouiller dans une petite baie, située juste au nord d'une marina, et bien abritée des alizés de sud-est ! Les 170 miles avaient été avalés bon train, poussés que nous étions par des alizés vigoureux, mais en arrivant dans la baie de Koumac, que nous avions pour nous tout seul, il commença à pleuvoir des hallebardes avec un ciel complètement bouché, sans trop de vent. La nouveauté était surtout une météo désastreuse et une tendance donnée par les "gribs" (cartes prévisionnelles des vents à moyen terme) qui nous donna le cafard ! Une grosse dépression tropicale s'était formée sur la mer de Corail (au-dessus de Brisbane) et nous arrivait dessus en donnant des vents de nord-est, puis nord-ouest annoncés à 30/35 noeuds (Météo France Nouméa avait même émis un avis de coup de vent).

Nous décidâmes donc d'attendre sagement là le passage de cette vilaine dépression, pendant un jour ou deux, en faisant, comme à l'habitude, quelques réparations : je me vis tailler des pales (profilées en aile d'avion !) pour notre alternateur Aquagen dans d'anciennes cloisons du frigo - façon Bernard Palissy -, celles d'origine ne tenant pas plus de 24 h dans de la mer formée (elles étaient bien entendu en plastique à faire les cuvettes - ce qui est normal pour un petit engin de 1000 Euros conçu par des techniciens français astucieux ayant probablement fait des tests en baignoire !). Mais j'eus surtout quelques difficultés à remettre en service le dessalinisateur dont des fils du relayage cachaient une corrosion avancée juste derrière les connexions, et le dépannage fut coquin et laborieux compte tenu de l'absence de schéma électrique détaillé.

En fait, cette fichue dépression n'en finît pas de passer (et en généra même une secondaire, plus nord et plus creuse !) nous gratifiant de deux journées de pluie battante. Et cette petite baie, qui avait heureusement des fonds qui crochaient bien, était ouverte du nord au sud en

passant par l'ouest... et bien sûr, au fur et à mesure de la descente de la dépression, le vent vira progressivement nord-ouest, puis ouest... Tout le village nous connaissant, apparemment sauf les douaniers, nous essayâmes d'avoir une petite place dans la marina le troisième jour. Peine perdue, la marina "porte clefs" était pleine comme un œuf !

Nous passâmes ainsi des moments scabreux avec un bateau qui tanguait comme un chef sur son mouillage, le cul à 100 m de la plage de sable noir et des enrochements de la route. Heureusement, nous n'eûmes jamais plus de 25 noeuds mais c'était déjà suffisant pour donner des creux de 50 cm avec Taranis qui rappelait dur sur son ancre. Les voitures (y compris celle des gendarmes) s'arrêtaient sur la route pour voir le spectacle du joli bateau qui dansait la carmagnole ! Et puis, en fin de matinée, le vent tomba à 10-15 noeuds avec un ciel tout bleu ! Sachant que l'ancre tenait, nous descendîmes à terre... et nous en profitâmes pour nous faire un coup de resto sympa. Comme partout ailleurs qu'à Nouméa, les gens étaient charmants et on put même aller en "ville" à 3 km de là en stop (car la pluie était bien entendu revenue !). Koumac est la troisième ville de Nouvelle Calédonie et ressemble étrangement à Wé (capitale de Lifou que nous avons connue l'année passée), en n'excédant pas 3 ou 4000 habitants.

La baie de Koumac



Enfin, après une nuit encore très difficile car le vent était maintenant plein ouest de 20 à 25 noeuds, la météo annonçant un retour "progressif" des alizés de sud-est sur notre zone, nous décidâmes de quitter notre petite baie d'enfer le 24 mai au matin avec le vent dans le nez ! Inutile de vous décrire la tête de l'équipière qui était plutôt d'humeur bougonne !

Après quelques heures de moteur et de près serré, nous dûmes nous rabattre sur un mouillage de fortune, derrière un petit caillou (Tanle), 25 miles plus loin, le retour des alizés se faisant cruellement attendre. La perspective de passer une journée au près avec 35 noeuds de vent (celui-ci avait encore fraîchi) au milieu des patates de corail ne nous souriait guère. Heureusement, le mouillage, pas vraiment abrité de vents d'ouest aussi forts, tenait bien, mais la première partie de nuit fut rock and roll.

Entre temps, nous tergiversions toujours sur la route à suivre : en effet, les douaniers de Nouméa et des tas de bonnes âmes, là-bas comme à Koumac nous avaient dit que, récemment aux Salomon et en Papouasie Nouvelle Guinée, des bateaux de Nouvelle Calédonie s'étaient fait agresser et dévaliser, et qu'on était fou d'y aller seuls et non en convoi ! Difficile à démêler le vrai du faux (la véritable info. du ragot de ponton), car il y avait beaucoup de "on a entendu dire que...". Seul le témoignage réel de Claire, skipper d'un OVNI 41 que nous avons connue l'an passé aux Vanuatu, et qui y était passée quelques mois auparavant nous avait paru sérieux. Elle avait été à Port Moresby et nous avait dit que, même en ville, en faisant attention, et de jour, elle ne s'était pas sentie trop inquiétée, mais que Misima (capitale des Louisiades et notre objectif initial), maintenant en pleine déconfiture avec des papous qui zoniaient, n'avait plus aucun intérêt depuis qu'on ne pouvait plus y faire l'entrée en PNG... Il n'y avait plus que de vagues représentants de l'ordre qui jetaient à peine un coup d'oeil sur les passeports et devaient être encore plus corrompus que les autochtones.... Nous avons donc finalement décidé de faire route sur le sud des Louisiades, en atterrissant sur une petite île au

sud de l'archipel (Ana Island), pour s'y reposer un peu et selon les circonstances de s'arrêter ailleurs dans l'archipel (là où il n'y aurait que de gentils Papous) - en étant prêts à déraper vite fait en cas de problème, mais d'éviter Misima.



Ainsi, le lendemain, le vent s'étant enfin mis au sud-ouest, nous partîmes comme des flèches vent de travers vers notre objectif. Le seul hic, c'est qu'on se ramassa de 30 à 35 noeuds, sans mollir, pendant 15 heures avec une mer forte (d'autant plus que les grains de la queue de dépression se succédaient depuis plusieurs jours). En milieu de nuit, le vent mollit à 20/25 noeuds en

passant sud-est - enfin quelque chose qui ressemblait à des alizés...

Nous étions en route, et abattîmes 163 miles en 24 h (avec des pointes à 9,5 noeuds sous grand voile à 2 ris et un petit bout de génois), mais avec l'équipage (réduit) fourbu ! Et puis, le mauvais temps ayant toujours une fin, les alizés s'établirent au sud-est à 20/25 noeuds les jours suivants, avec malheureusement une mer toujours forte. Ils baissèrent même pendant quelques heures à 15 noeuds... un régal ! Le point noir était qu'ils étaient presque pile sur notre arrière et que nous devions être en permanence à l'affût d'empannages sauvages (naviguant sous grand voile seule), au cours des bascules de vent de plus de 40 ° qui se produisaient à chaque passage de grain... par ailleurs toujours nombreux. La chaleur ne faisait que croître et embellir depuis le départ et finit par se stabiliser entre 32 et 34°C, ce qui était un peu élevé à notre goût surtout avec une humidité aussi forte.

Nous avons essayé de remettre en pêche après les premières heures de vent fou, mais sans succès : 3 touches dont une d'un monstre qui nous emporta, en deux coups les gros, le bas de ligne, et une superbe dorade coryphène amenée au tableau arrière, qui se décrocha comme une voleuse d'un vigoureux coup de queue, misant sur ma maladresse à la crocher ! Ecoeurés, nous rangeâmes la ligne pour un bon moment et dûmes nous contenter de spaghettis à la saucisse....

Les jours s'écoulèrent et la fatigue liée aux quarts rapprochés commença à se faire sentir, d'autant plus que les prises de ris et empannages revenaient un peu trop souvent à notre goût. La moyenne d'un peu plus de 130 miles par jour maintenait cependant le moral de l'équipage à un niveau raisonnable, et ce, malgré notre lot de petites avaries (la dernière en date fut en renvoyant un ris à la tombée de la nuit, de retrouver un axe de coulisseau de grand voile aux trois quarts sorti de son logement, tordu et partiellement cassé au bout - un redressage express effectué avec mille précautions (car je n'en avais pas de rechange) et la mise en place d'une goupille en bas furent rapidement diligentés).

Et puis 6 jours après le départ, à 85 miles de notre petite île Ana, les alizés devinrent de plus en plus musclés, ne descendant quasiment jamais en dessous de 25 noeuds et atteignant plus souvent 30 noeuds. Avec en prime un empannage musclé (mais contrôlé) à peu près toutes les deux heures et des prises de ris qui ne se comptaient plus. Les veilles de quart devenaient de

plus en plus dures ! Nous avons vainement essayé de ralentir un peu les jours précédents, en réduisant la toile, pour arriver de jour sur le mouillage derrière ce caillou entouré de corail. Mais il fallut se rendre à l'évidence, après avoir fait un essai : nous aurions à attendre à peu près 14 heures à la cape courante (en dérivant à environ 2 nœuds) avant de remettre en route pour atterrir de jour ! C'était au dessus de nos forces pour aller visiter nos bons sauvages sur leur île, surtout après avoir regardé un récit de voyage australien sur CD ROM qui montrait une dizaine de papous édentés à la mine patibulaire (mais presque), jaspinant papou (comme de juste) en permanence sur le voilier de l'ethnologue cinématographe amateur (et ils étaient quand même 3 voiliers naviguant de conserve)... D'autant plus, qu'avec ces vents, le mouillage derrière ce caillou apparaissait précaire et qu'il n'était qu'à quelques miles de l'endroit où un Super Maramu, amis de nos amis s'était perdu sur le corail quelques années auparavant.

C'est ainsi que la décision de lofer de 20 ° fut rapidement prise, afin d'aller directement sur Port Moresby... en se ramassant 350 miles de plus dans la foulée (mais, comme dit Chantal, quand on aime, on ne compte pas - je lui ai alors promis qu'on y resterait au moins une semaine !). Notre fils, Fred, nous avait envoyé les commentaires dantesques d'un site australien, qui annonçait que chaque jour des parties de la PNG ou des villes - et des quartiers de la capitale, étaient interdits à leurs ressortissants, mais que la marina de Port Moresby était un havre de luxe et de paix sans pareil ! Ni une ni deux, nous envoyâmes un mail à la dite marina pour lui demander asile.



*Un compagnon de route*

Les trois jours suivants furent alors ce que nous avons connus de pire depuis des lustres (notre difficile traversée Nouvelle Calédonie - Nouvelle Zélande nous parut avoir été en comparaison une promenade de santé).

Toute la première nuit, 30 à 35 nœuds (+) de vent avec une pluie battante qui inondait l'intérieur du bateau et un vent qui faisait des sautes de 40 à 60 degrés en 5 minutes avec empannages à la clé. Le matin suivant, 25 à 30 noeuds avec un joli crachin breton et 33°C de température ambiante : le sauna shaker !!!... Et la météo nous promettait que çà allait durer... Pour comble de bonheur, une circulation de cargos de nuit qui entrecroisaient notre route pour monter au nord de la PNG et qui devaient s'approcher pour voir ce rigolo qui venait ce faire branler dans ce coin déshérité de la planète.

La nuit suivante, avarie majeure : nous cassâmes la pièce articulée de maintien de la bôme sur le mât (ex "vit-de-mulet") sur un empannage imprévisible (grosse bascule de vent quasi instantanée pendant la nième averse de pluie battante - grand voile à 2 ris (heureusement) et 28 noeuds de vent (malheureusement). Notre frein de bôme n'avait sans doute pas été efficace cette fois ou c'était la fatigue de la pièce d'avoir subi autant de sollicitations depuis le début du voyage. Après avoir rapidement brêlé la bôme sur le mat (ainsi que le hale bas dont la fixation avait également cassé), nous continuâmes vers Port Moresby les 24 heures suivantes sous génois seul avec un vent de 30 à 35 nœuds (la surface du dit génois ressemblant à celle d'un timbre poste nous permettait de tenir nos 6 à 7 nœuds de vitesse sans problème). L'idée de gréer la trinquette, avec les incontournables bastaques, nous traversa l'esprit, mais ne nous



enthousiasma guère, compte tenu des gémissements du gréement malmené par le vent et une mer grosse...

Quelques heures avant l'arrivée, le vent se calma enfin et c'est ainsi, un peu groggy, que nous jetâmes l'ancre le 3 juin, par un petit matin calme, dans l'enceinte de la marina de Port Moresby, après 1400 miles d'un voyage éprouvant, prêts à vivre de nouveaux moments intenses ...

### ***Séjour à Port Moresby : une expérience hors du commun ...***



Comme à l'habitude, ce fut alors la longue attente des autorités locales qui devaient venir à bord nous faire nos papiers de quarantaine et de douane. Nous pouvions juste contempler de loin ces pontons accueillants, sous un soleil de plomb, un gigantesque et luxueux club house d'un côté, et une rade envahie de bateaux de pêche et de cargos vétustes et rouillés plus ou moins à l'abandon de l'autre côté, sur un fond de collines boisées sur lesquelles étaient construites les quartiers chics de la

ville. Enfin, au bout de 3 heures nous vîmes arriver le responsable de la quarantaine, charmant (mais débordé !) qui ne jeta même pas un coup d'œil à l'intérieur du bateau et nous remplit notre clearance en moins de 5 minutes ! Mais ce n'est que 3 heures après encore que nous vîmes arriver 3 douaniers papous à l'allure un peu plus mafieuse (mais pas débordés du tout) qui visitèrent le bateau de façon approfondie, mais qui durent se contenter d'un paquet de cigarettes américaines comme bakchich, ce qui était bien payé pour 6 heures d'attente !

En milieu d'après-midi, amarrés au ponton, nous pouvions partir à la découverte de cet élégant "Royal Papua Yacht Club" (RPYC) et de cette ville de tous les dangers ! Le contraste fut saisissant. Le Yacht Club, très beau bâtiment d'une architecture relativement audacieuse abritait (en plus des installations sanitaires, sportives, et autres commodités) un bar d'une vingtaine de mètres de long, une bibliothèque avec armoires de bois vernis, un mini casino, un salon très cosy équipé de fauteuils dans lesquels prendre un cocktail devait être sympa (ce que nous vérifiâmes avantageusement par la suite), un restaurant avec nappes blanches (mais où il fallait être en tenue pour aller dîner) de plus de 20 mètres de long également... Le hall d'accueil, style "armée des Indes", du RPYC n'était pas moins impressionnant avec la photo officielle de la Reine Elizabeth (d'il y a plus de 40 ans) sous l'ancien drapeau de la Papouasie (celui d'avant l'indépendance) comme si le temps s'était arrêté il y a quelques décennies. Au mur, bien sûr les photos souvenirs des commodores tous plus british les uns que les autres, y compris celle du dernier en date, et derrière le comptoir, une flopée de charmantes petites papoues, comme d'ailleurs partout au restaurant, bar,... (nous en avons compté plus d'une cinquantaine présentes en permanence), pour les besognes plus triviales !

Après ce tour d'horizon et après avoir rapidement fait nos formalités d'inscription, nous décidâmes alors d'aller faire un petit ravitaillement au supermarché voisin, à 100 mètres de la marina, malgré les mises en garde des filles de la réception qui nous dirent, que bien que ne faisant pas nuit, il était bien tard pour des blancs comme nous de s'aventurer hors du club. Comme il n'était que 5 heures, nous tentâmes quand même le coup pour tâter le terrain avec un petit sac vide et le porte-monnaie dans le slip ! Nous fîmes 30 mètres le long d'une route poussiéreuse bordée d'immeubles en construction, en avançant de plus en plus lentement, puis

en revenant de plus en plus rapidement à la vue de rassemblements de dizaines de papous à la mine patibulaire qui zonaient et grouillaient à la recherche manifeste de proies faciles. Le repli à marche forcée sur le premier poste de garde de la marina (il y en avait deux en série avec, en plus, des portes d'isolement fermées à clef (dont nous avons heureusement la clef) ne fut pas très glorieux. Là, le garde armé (charmant) nous proposa avec un grand sourire de nous accompagner pour que nous ne soyons pas inquiétés ! Nous remîmes les courses au lendemain !

Notre séjour en PNG s'avéra vite être une expérience intéressante à vivre, même si elle était parfois un peu stressante. Le lendemain à 10 heures nous tentâmes une nouvelle sortie... Les mendiants (ceux qui attaquent s'appellent les raskols, et les gens du coin les reconnaissent facilement) étaient un peu moins nombreux et plus dispersés, et surtout, à chaque immeuble ou chantier, il y avait une milice privée (qui doit occuper plus de la moitié de la population active du pays). Avisant sur



**Le Royal Papua Yacht Club**

le chemin une marchande de fleurs à la sauvette, nous lui achetâmes quelques alpinias et autres jolies fleurs tropicales (au prix du marché des gogos - nous affirma-t-on après), mais la bonne dame papoue fut tellement effrayée de nous voir sortir nos billets dans la rue qu'elle nous accompagna jusqu'au supermarché et nous mit immédiatement dans les mains du responsable de la sécurité pour qu'il veille sur nous ! Même pour le supermarché, il y avait un poste de garde à l'entrée et des gardes en uniforme avec bâton, talkie walkie... à chaque rayon. Et nous fûmes raccompagnés en vue du portail de la marina encadrés par le chef de la sécurité et un garde, qui passèrent leur temps à nous répéter qu'ils étaient là pour ça et qu'il fallait les appeler dès qu'on s'aventurait dans la rue.

Mais le plus dommage était que la grande majorité des gens locaux était charmante et avait toujours envie de discuter avec nous, les contacts avec les blancs étant inexistantes ceux-ci se déplaçant à bord de gros 4x4, vitres levées et portières verrouillées.

Nous avons décidé de rester là un petit moment, pour nous reposer (nous avons vite saisi que s'il y avait quelque chose à voir en ville ou en campagne, ce serait bien coton !) mais surtout pour nous occuper de la remise en état du bateau et son check-up. Nous avons bien entendu immédiatement envoyé un mail à un ami en France pour nous faire parvenir (par DHL ou Fedex) notre articulation bôme-mât, et renseignements pris auprès de la réception du RPYC, ce type d'envoi mettait de l'ordre de 4 à 5 jours pour venir (ce que nous avons pu vérifier de visu sur plusieurs colis...). Mais, il était également bien clair que si l'on s'avisait d'utiliser les ressources des postes nationales, celui-ci n'arriverait probablement jamais ! Et, bien sûr, il nous arriva ce qui devait nous arriver : malgré notre demande, la responsable de la grande chaîne de diffusion d'accastillage rochelaise, pétrie de certitudes et connaissant probablement mieux que quiconque le réseau de distribution de la PNG, jugea dans sa grande sagesse et son auguste bêtise que ce serait bien plus économique d'envoyer le colis par la poste ordinaire,... et ainsi pour nous de ne jamais le recevoir,... ce qui se vérifia parfaitement.

A l'annonce de cet envoi, ayant tout de suite compris ce qui nous arrivait, j'avais récupéré les 4 morceaux de la pièce cassée et sur les conseils de mes voisins de ponton, je filais voir

l'atelier de "marine" du coin, qui savait, paraît-il, tout faire. Je m'y fis conduire en voiture par un "british" sympa (on nous avait déconseillé de prendre les taxis - sauf les radiotaxis "assermentés" pour touristes, et encore moins les bus). L'atelier garage était plutôt bien équipé mais ressemblait à ces ateliers dépotoirs de la Chine profonde d'il y a dix ans et était justement dirigé par un petit Chinois. Celui-ci me dit que c'était peut-être possible de consolider ma pièce avec des pansements de bandes d'alu soudées, que ça ne serait jamais aussi bien que l'original mais que ça pourrait bien tenir la bôme. Pour être sûr de bien repositionner les petits morceaux, il me demanda d'aller rechercher au bateau l'axe d'inox de la pièce de mât. Le vendeur du magasin attenant à l'atelier ne voulut pas me laisser repartir seul à pied. Tout en crachant tous les 5 pas un long jet rouge de jus de bétel, comme tout un chacun ici, il me raccompagna à la marina, en me faisant passer par un raccourci entre les barreaux de l'ancien stade de l'indépendance transformé en "cour des miracles raskol". Heureusement, il m'attendait au retour et me ramena à l'atelier. Je ne quittai pas mon guide d'une semelle, toujours avec le porte monnaie dans le slip et rien dans les mains rien dans les poches. Ce fut lui qui m'apprit à reconnaître les méchants (et ils n'étaient vraiment pas beaux !). Pour revenir, je tins à faire le chemin seul, mais en faisant le grand tour et en zigzagant pour éviter le malfaisant... Je mis plus d'une heure à m'en remettre... Le résultat de la réparation (dont le prix m'avait laissé à penser qu'il avait fait ça avec des bandelettes d'or) avait un petit air fragile de morceaux de coquilles d'œuf recollées avec du sparadrap alu, qui ne se démentit pas dans les jours qui suivirent...

Nous passâmes le reste du séjour à faire un check-up complet du Taranis depuis la tête de mât jusqu'à nos moyens de propulsion (voiles et moteur), en passant par la barre (ou plutôt l'appareil à gouverner) qui avait pas mal de jeu. La balancine fut changée car, en l'absence de hale bas rigide, elle était seule à assurer la tenue de la bôme (et nous la trouvâmes très usée au passage de la poulie en tête de mât).



*Un club house hors du commun*

Après le passage (un peu désabusé) chaque matin, à la réception du club pour demander des nouvelles du "small french parcel", nous tournions et virions dans le club, profitant de cette ambiance fraîche (la climatisation était toujours à fond), feutrée et sereine où il n'était même pas besoin de cligner des paupières pour voir accourir 2 ou 3 serveurs ou serveuses prévenir nos désirs. Chaque soir de la semaine, il y avait un menu différent (buffet thaïlandais, anglais, barbecue américain,...) et au bout d'une semaine, on

avait la ressource du menu à la carte... avec langoustes locales thermidor hors pair ! Heureusement que nous partîmes un samedi matin, car, pour la "ball-party" du samedi soir, cravate noire et chemise blanche étaient exigées pour les hommes, les femmes devant porter une robe longue rose, noire ou blanche...et cette garde robe ne figurait pas dans les placards du Taranis.

Dans la journée, nos sorties étaient maintenant organisées, et nous sortions souvent encadrés de deux gardes (en les préférant non armés et sans gilet pare balles), mais nous avions acquis le coup d'oeil pour discerner le raskol malveillant et la technique pour slalomer entre les différents groupes en ayant l'air souriant, décontracté et sans argent apparent. La méthode pour être tranquille nous avait été enseignée par un colonial australien qui vivait ici depuis

plusieurs années : il faut toujours avoir à portée de main un billet de 20 Kina (5 Euros) et si un raskol nous attaque, on jette vite le billet en l'air en criant "on a que ça" et on part vite fait dans la direction opposée... Il nous avait d'ailleurs dit tout naturellement que c'était comme ça dans toutes les grandes villes du monde, et qu'à Paris, on devait sûrement procéder ainsi...

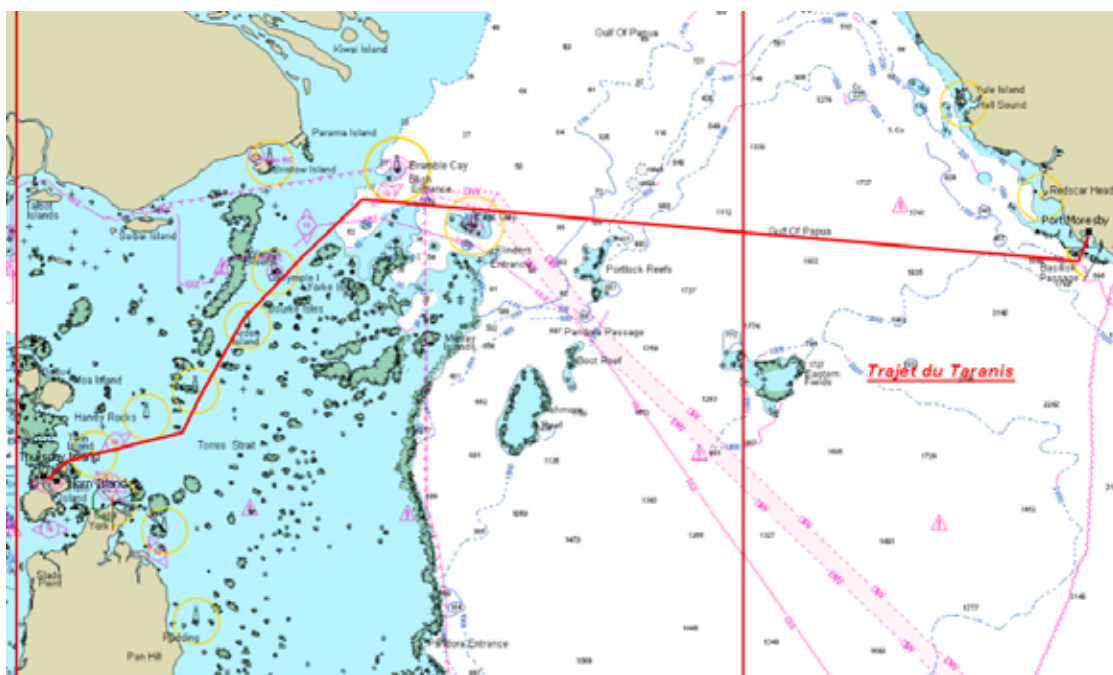
Enfin, tout ayant une fin, le 12 juin, nous nous mîmes en quête de notre clearance de sortie, pour laquelle nous dûmes aller au centre ville (en taxi assermenté) payer une mini taxe contre force papiers officiels tamponnés, ce qui nous permit d'ailleurs de constater que nous n'avions rien manqué en escamotant la visite de Port Moresby centre ! Et nous attendîmes encore 4 à 5 heures la venue d'un douanier (heureusement à la marina) pour notre ultime document de sortie, tamponné de partout ! Ayant définitivement classé en pertes et profits notre vit-démulet fantôme, nous réglâmes notre passage à la marina et fûmes vraiment très émus de voir la petite réceptionniste papoue à qui nous avons souvent affaire, sortir de son comptoir pour venir nous serrer la main et nous souhaiter bon voyage avec beaucoup de gentillesse, comme le fit également le commodore.

A travers les contacts que nous avons eus et le peu de choses que nous ayons vues, la PNG nous a finalement paru un pays attachant, avec un potentiel important de richesses sur son sol et dans son sous-sol, mais qui est à l'évidence complètement dépassé par les événements et soumis à un pillage en règle par des sociétés étrangères. Le niveau de vie de la majorité de la population locale est très bas et le taux de chômage à Port Moresby est de 80%. Les gens, en général sont vraiment adorables, souriants, prêts à rendre service ; ils sont conscients du problème posé par la criminalité...et acceptent leur sort avec philosophie.

Enfin, le 13 juin, sur le coup de 4 heures du matin, nous passâmes les jetées de la marina sous la surveillance d'un gardien...profondément endormi sur sa chaise !

### ***En route vers le détroit de Torrès ...***

Avec une météo devenue plutôt bonne (alizés de sud-est de 10 à 20 nœuds), nous partions confiants pour une petite "étape" (330 miles, c'est-à-dire un Golfe de Gascogne dans notre échelle des valeurs !), même si deux points noirs obscurcissaient un peu notre horizon : la



menace d'orages sous notre latitude et notre vit-de-mulet "biscuit de Sèvres" ! Les deux combinés firent vilain !

Le ton fut rapidement donné, quand dès le début de matinée le vent se fixa aux environs de 25 à 30 nœuds, pour y rester, mais avec une grand-voile bien arisée et un génois bien roulé, nous marchions bien, malgré la mer forte. Nous gardions un œil rivé sur notre pièce de bôme et l'autre sur le ciel de plus en plus menaçant. La chaleur était en outre étouffante (les 33°C avaient été rapidement atteints) et dès la tombée de la nuit, nous eûmes une vision stroboscopique de la mer avec les éclairs qui pétaient de partout, d'abord lointains mais tout azimut, puis de plus en plus rapprochés. Une pluie torrentielle s'abattit sur nous, le vent tomba brutalement au milieu de la nuit, avant de se remettre à souffler de plus belle au cœur de l'orage avec des rafales à 40 nœuds. On y voyait comme en plein jour, mais la pluie était si forte que la visibilité était réduite à quelques mètres. Nous étions terrés dans le bateau, veillant à ne toucher aucune pièce métallique et ayant essayé de débrancher le maximum d'instruments, mais sachant par notre vécu que ça ne servait pas à grand-chose si le ciel en avait décidé autrement ! Ce qui fut le plus surprenant (et le plus éprouvant) fut la durée de l'orage (de plus de 4 heures) celui-ci semblant vouloir faire un bout de route avec nous. J'en profitais pour attraper un bon coup de froid, qui allait me mettre HS pour les prochains jours.

Au petit matin, ce fut sans surprise mais avec un moral bien bas, que nous découvrîmes que notre "vit-de-mulet" était à nouveau cassé, les bandes d'alu ayant été arrachées par les mouvements de la bôme. Dans notre malheur, nous eûmes cependant beaucoup de chance car la bôme était restée, comme par miracle, en appui sur un morceau de la pièce et n'était pas venue poinçonner le mât, qui, si ça avait été le cas, ne s'en serait probablement pas remis. Nous connaissions la manœuvre qui consistait à affaler la grand-voile, soutenir la bôme avec la drisse, entourer de chiffons le bout de celle-ci et la saisir fortement autour du mât...

Le vent était tombé à 15/20 nœuds, il pleuvait encore, mais le ciel se dégageait et nous allions embouquer ce long détroit de Torrès (il fait plus de 130 miles) en slalomant entre les îles coralliennes, avec une manoeuvrabilité réduite à la voile, sous génois seul, puisque nous devons faire du petit large puis du près serré pour atteindre notre objectif, Thursday Island (TI). Le moteur pallia sans difficultés notre manque de manoeuvrabilité !

Ce fut finalement le 15 juin en fin de matinée que nous arrivâmes en vue de TI, avec un temps superbe et un très beau paysage d'îles ourlées de plages de sable blanc et bordées de récifs de corail entre lesquelles nous nous faufilâmes dans très peu d'eau, en suivant nos cartes particulièrement précises et exactes.

**Thursday Island**



Nous étions attendus, ayant suivi à la lettre les instructions des douanes australiennes (envoi par mail au moins 4 jours à l'avance d'un questionnaire détaillé et appel VHF 3 heures avant d'arriver), et nous vîmes les autorités débouler en force à bord du Taranis. Un douanier et trois douanières accortes mais fouineuses se ruèrent dans le bateau et avant que nous ayons le temps de piper mot, ouvraient les placards, soulevaient les planchers, fouillaient les tiroirs, nous assaillant de questions. La tornade blanche dura bien

une bonne heure, mais se termina avec le sourire, heure au bout de laquelle l'homme de la

quarantaine pris le relais en vidant à son tour tout le frigo et les placards (nous pûmes préserver du maelström les coffres sous les coussins, car sinon il nous aurait fichu tout leur contenu à la poubelle !). Quant à moi, je devais faire à peu près bonne figure devant cet homme qui nous mettait sur le grill en nous faisant remplir nos questionnaires jurant que nous n'avions pas de fièvre ou de mauvaise maladie ! Mais il nous serina tellement avec les maladies et les horreurs de la PNG qu'il m'avait fichu la trouille...et heureusement que je toussais comme un damné, sinon j'aurais cru avoir attrapé la malaria ou la dengue !

Sitôt notre entrée faite, une des premières actions fut de mesurer les ressources de l'île ! Ce fut vite fait : caillou de 2000 habitants et de quelques hectares, ravitaillé par les mouettes et de temps à autre par Australian Express (leur Chronopost !... qui selon le témoignage des indigènes - douanes, postes, mécanicien,...- était aussi performant que chez nous !). Nous comprîmes tout de suite que le salut ne viendrait pas de l'extérieur et Chantal commença à bâtir des scénarios où elle m'expédiait en avion chercher une pièce envoyée de France par Fedex en avion ! Ce qui dans mon état (avec 30°C de température extérieure, un pull et un duvet sur le dos, je frissonnais de fièvre en transpirant comme une bête) ne me souriait qu'à moitié !

Mais sur l'indication de nos néanmoins sympathiques douanier et douanières, nous trouvâmes un soudeur alu de compétition. En fait, ayant redessiné une pièce très simplifiée (pour ma liaison mât-bôme) je lui demandai de la fabriquer en n'importe quel métal (alu, fer à ferrer les ânes, inox...). Las, il me montra ses stocks : la pièce de métal de 20 x 20 cm la plus épaisse qu'il possédait faisait 15 mm d'épaisseur... et vu le tissu industriel de l'île je compris que la situation était très mal engagée ! Mais il demanda à voir ma pièce et me dit avec un petit sourire en voyant les bandes de sparadrap alu sur mes morceaux (toujours au nombre de 4) : "où est-ce qu'on vous a fait ça ?" Quand j'ai dit "PNG", alors son sourire s'est élargi et son air entendu signifiait "je m'en doutais...". Et il m'a dit, "je peux la réparer en faisant des soudures à coeur avec chanfreins" (que mon petit chinois de Port Moresby n'avait pas voulu faire) et "je pense qu'elle pourra vous mener à Darwin". Il m'a fait une démonstration, peu convaincu que j'étais de ses talents de soudeur HP. Puis il m'a dit, "revenez demain matin" (il était alors 5 heures de l'après-midi). Et le matin suivant, nous étions effectivement ébahis par son efficacité. Il avait meulé les soudures et reperçés les trous pour me montrer qu'il y avait eu pénétration de la soudure en fond de chanfrein (il avait probablement voulu me montrer que lui... et les mamailous de PNG, ça faisait 2 !). Mais le plus beau c'est quand je lui ai demandé (avec des larmes dans la voix) combien je lui devais... il m'a dit "mais rien bien sûr". Et j'ai presque eu du mal à lui refourguer 100 dollars australiens qu'il a finalement accepté quand je lui ai dit que la réparation en PNG m'avait coûté 300 dollars...américains !

La semaine suivante fut consacrée à se requinquer (...et ce fut long), à visiter Thursday Island (...et ce fut rapide) et Horn Island, l'île d'en face où nous allâmes rapidement mouiller car elle était très abritée des alizés qui soufflaient toujours avec force, même si nous étions déjà au bord de l'Océan Indien. Quelques allers-retours plus tard, par le petit ferry, sur TI où nous allions faire nos emplettes et déjeuner dans la meilleure taverne du détroit de Torrès (d'ailleurs la seule), d'un Fish

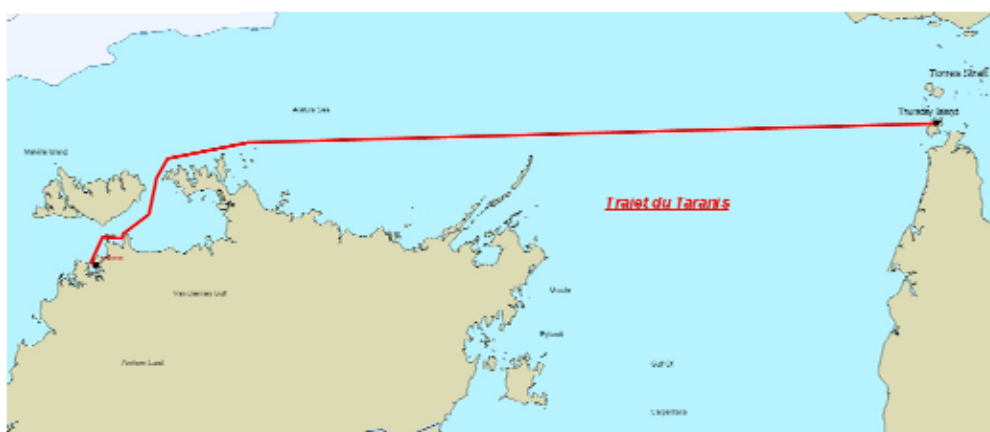


and Chips bien grassouillet, nous étions prêts à repartir vers Darwin !

Après avoir à nouveau pris langue avec les douaniers pour avoir une prévision fiable des courants dans le détroit en quittant TI (ils peuvent atteindre 7 nœuds et sont particulièrement fantasques compte tenu que l'endroit, étroit, est à la rencontre de deux grands océans - le Pacifique et l'Indien), nous dérapions le 23 juin pour affronter la mer d'Arafura...

### *Vers Darwin, aux portes de l'Asie ...*

Après quelques heures parcourues à vive allure au moteur entre les îles autour du Cap York (pointe nord de l'Australie), nous rejoignîmes la sortie du détroit de Torrès en mer d'Arafura où une gentille brise de 15 nœuds sur notre hanche tribord nous cueillit. Nous fûmes alors



survolés par le petit avion rouge des douanes qui nous demanda par VHF de nous identifier, d'où nous venions et où nous allions avant de nous souhaiter bon voyage. En fin d'après-midi, après un nouveau survol de notre petit avion auquel nous commençons à nous habituer, le vent fraîchit à 20/25 nœuds, en gardant heureusement la même direction. Inutile de mentionner que nous avions plus l'œil rivé sur notre vit-de-mulet que sur l'océan !

La superbe nuit étoilée laissa place à un ciel bleu sans nuages avec une brise qui diminua progressivement pour n'être plus qu'un souffle à la tombée de notre deuxième nuit de traversée. Notre risée Volvo fut sollicitée pour pallier l'alizé défaillant jusqu'au petit matin où la brise revint... et notre pièce de bôme tenait toujours ; nous eûmes une pensée émue pour notre soudeur de TI !

Le même scénario se reproduisit la nuit d'après et au petit matin du 26, nous décidâmes d'envoyer le spi, pensant qu'une petite brise reviendrait (presque comme à l'habitude). Le spi tint (très mal) pendant 10 bonnes minutes, le vent étant venu pile sur l'arrière, et nous repartîmes avec grand voile et génois tangonné, à 3 nœuds pendant quelques heures, sachant que le vent ne tarderait pas à déclarer forfait... Décidément, la pêche en mer et le spi ne sont pas la tasse de thé de l'équipage réduit du Taranis !

Et ce furent effectivement 48 heures de moteur qui nous attendaient, avec la mauvaise surprise de voir se lever une pas très gentille brise... d'ouest, c'est-à-dire en plein dans le nez et des courants de marée de plus en plus vigoureux en arrivant dans le golfe de Van Diemen. Mais, nous eûmes beaucoup de chance (ce fut en effet un pur hasard) de nous trouver à l'entrée de ce golfe le matin du 28 juste à la renverse, avec des courants favorables de plus de 4 nœuds. Aussi, le soir, ayant atteint le cap Hotham, juste avant la tombée de la nuit, décidâmes nous de mouiller en compagnie de 4 autres bateaux, malgré cette toujours fichue brise d'ouest qui rendait le mouillage un peu agité. Ceci nous permit d'attendre la renverse du

petit matin suivant, mais surtout de piquer un bon roupillon avant d'arriver à Darwin, 47 miles plus loin !

Enfin, ce fut le 29 en début d'après-midi que nous arrivâmes au ponton d'attente de la Cullen Bay Marina, par une chaleur torride, pour attaquer le parcours du combattant du visiteur étranger au pays des crocodiles !

En effet, le marnage à Darwin étant très important, (jusqu'à 8 mètres), les marinas (il y en a 3 plus un bassin de pêche) sont toutes des bassins à flot équipés d'écluses d'entrée. Et toutes ces marinas ont la particularité d'être bondées en juillet-août (notamment avant le départ du rallye indonésien qui quitte Darwin mi-juillet et ne comporte pas moins de 120 bateaux) et d'être très prudentes vis-à-vis des pollutions éventuelles par les moules que pourraient apporter des bateaux visiteurs ayant été traîner leur coque dans des eaux impures !

Aussi, avant de pouvoir entrer à Cullen Bay, me fallut-il faire le tour des marinas par téléphone, pleurer auprès des "harbour masters", et finalement atterrir chez un sous-loueur de places à Cullen Bay qui me fit une faveur royale en me trouvant une place de catamaran de 18 mètres qui lui permit de me faire payer à peu près le double d'une place normale pour le



**Coucher de soleil sur Fannie Bay**

"Taranis"... Mais nous étions trop contents d'avoir un point de chute, nos enfants et petits-enfants arrivant 8 jours plus tard pour visiter avec nous les Territoires du Nord australiens ! Il me fallut encore courir pour prendre rendez-vous avec le plongeur qui examina la coque et traita nos conduits d'entrée d'eau de mer, avant de nous délivrer notre autorisation d'entrée ; puis prendre langue avec la Quarantaine qui donna également le feu vert pour séjourner à Darwin, sous réserve que je lui jure avoir

consommé toutes les victuailles fraîches de TI (réputée zone sensible pour le reste de l'Australie). Heureusement, nous eûmes affaire là à des gens charmants qui nous aidèrent dans nos démarches (ce qui n'est pas monnaie courante en Australie, où les gens sont en général plutôt rébarbatifs et frustres).

Enfin, nantis de papiers tamponnés en nombre, faisons notre entrée le lendemain à Cullen Bay Marina où nous avons prévu de passer un mois.

Si le site de la marina était charmant, les restaurants et boutiques à souvenirs nombreux, nous nous rendîmes très rapidement compte que nous allions devoir apprendre à jongler avec les bus pour aller en ville (heureusement pas très loin) si nous voulions acheter à manger, à boire et organiser nos excursions futures. Quant au shipchandler, au demeurant également bien gentil, nous pouvions obtenir le minimum vital...mais seulement sur commande (même l'écrou de 8 mm en inox), la surface du magasin n'excédant pas 12 m<sup>2</sup> !

Mais, dès le lendemain, nous avons pris nos marques et partions en chasse aux organisateurs d'excursions, aux supermarchés, au téléphone portable,...et à l'incontournable bureau des douanes où on nous expliqua très gentiment qu'à TI les douaniers (sans doute un peu attardés, vu de Darwin) nous avaient fait notre clearance avec des formulaires périmés... et qu'il fallait évidemment les refaire. Quelques jours plus tard, tout était enfin réglé, nos commandes faites chez le voilier et le shipchandler, nos "tours" achetés à prix d'or (faire du tourisme en



Australie revient très cher, la concurrence étant faible surtout en haute saison), le bateau révisé et avitaillé, nous étions l'arme au pied, prêts à accueillir nos invités métropolitains...

La seule ombre au tableau restait nos formalités d'entrée en Indonésie que nos contacts par mail avec Bali Marina, avec le consulat d'Indonésie et avec des participants au rallye australo-indonésien n'avaient pas réussi à clarifier ! Mais ça avait eu le mérite de nous faire rencontrer Roger et Lucie un couple de belges fort sympathiques propriétaires du catamaran Catimini avec qui nous nous liâmes d'amitié...

### ***Le grand tour du Territoire du Nord australien ...***

Ce furent de grandes retrouvailles familiales au petit matin du 8 juillet (tout petit matin, l'avion arrivant peu après 2 heures - le chauffeur de taxi nous expliqua que Darwin étant un aéroport militaire, celui-ci ne fermait pas la nuit et les riverains mécontents étaient priés d'aller se faire voir ailleurs, parfaite illustration de la mentalité australienne où les réglementations sont souveraines et omniprésentes...) et la petite famille (Cécile, notre fille, son mari Mickael, dit Mimi, et les turbulents petiots Baptiste et Maud, dits Baba et Momo de 7 et 6 ans) prit possession du bateau et de ses couchettes pour y finir la nuit.

Les trois jours suivants furent consacrés à la visite de Darwin, de son centre ville avec son "mall" et ses boutiques, et de ses environs (notamment du fameux Crocodylus Park où 75 000 crocodiles, futurs sacs à main, s'ébattent joyeusement, sautant après les morceaux de poulet que leur jette l'organisateur des réjouissances, et les happant avec un claquement de mâchoires qui fait froid dans le dos). Un tour au Mindil Beach Sunset Market nous permit de prendre un bain de foule et de nous initier au son du "didgeridoo" (grand tuyau de bois d'eucalyptus décoré duquel, en soufflant, les artistes autochtones tirent des sons rauques dont la mélodie est parfois difficile à cerner). Nous réussîmes quand même à dégouter une petite plage artificielle pour la trempette, les immenses et magnifiques plages de sable de bord de mer étant totalement désertes, crocos protégés et méduses-boîtes (de vilaines bestioles dont les caresses vous envoient inévitablement à l'hôpital) obligent. Et, enfin, sur l'insistance des petits enfants, nous fîmes avec notre smala une première sortie en mer mouvementée à bord du Taranis. Notre Mimi, ayant cassé la goupille de l'hélice du moteur de l'annexe en allant à la plage depuis le mouillage de Fannie Bay, se fit ramener par un jet ski, pendant que la dame du propriétaire gardait les 2 petits sur la plage. Je repartis là-bas (toujours à jet ski, en serrant avec fermeté les poignées d'amour du petit monsieur pour ne pas me faire éjecter de cet engin de malheur), faire un dépannage express difficile car l'hélice était quasiment soudée aux chicots de la goupille de rupture ! Le retour se fit à petite vitesse avec les petits enfants, une hélice brinquebalante, le vent dans le nez et des creux de 30 cm sur plus d'un mile de distance !



**Ayers Rock**

Le 12, nous reprenions tous l'avion pour Alice Springs au bout des territoires du Nord (1500 km plus au sud), pour une expédition de 5 jours afin d'aller voir le célèbre rocher rouge Ayers Rock (Uluru en langage aborigène) et le Kings Canyon (un Grand Canyon américain en plus petit). Mais il fallut encore s'enfiler de nombreuses heures de bus car ces curiosités sont à quelques 500 km d'Alice Springs. Le jeu en valait la chandelle car suivre l'évolution des couleurs du rocher au coucher du soleil puis

à son lever est vraiment saisissant. Ce qui est un peu démoralisant, c'est que les photos faites par des pros et vendues dans toutes les boutiques à souvenir enfoncent de très loin nos clichés, même ceux faits avec beaucoup d'application et d'amour ! La visite des centres culturels aborigènes et des peintures rupestres ne nous laissa pas un souvenir impérissable, mais les promenades dans le "bush" australien avec ses kangourous, ses chameaux, ses rares points d'eau nous firent mieux comprendre la difficulté de la condition des indigènes. Malheureusement, comme toutes les minorités des territoires peuplés et colonisés par les occidentaux, ceux-ci vivent maintenant plus ou moins dans des réserves et dans des conditions difficiles à supporter pour un visiteur (et probablement pour eux), et les échantillonnages d'aborigènes en "société" que l'on voit à Darwin laissent présager pour eux un avenir difficile (ils sont toujours dépenaillés, pris de boisson et totalement inoccupés...). Nous visitâmes également un Reptile Center où les enfants pouvaient se faire entortiller par des pythons et autres serpents et lézards dragons... Ce furent de grands instants de bravoure !

Mais nous avons été surpris du froid de canard qui régnait là-bas, où la température ne dépassait pas 16 à 17°C le jour et 0°C la nuit. Le pompon fut que notre gendre se chopra une monstrueuse angine infectieuse qui obligea les enfants à passer une partie de la dernière nuit aux urgences de l'hôpital d'Alice Springs, hôpital de campagne peuplé d'aborigènes nécessaires à la mine patibulaire...

De retour à Darwin, notre Mimi de gendre éprouvant de sérieuses difficultés à respirer et ne pouvant plus rien avaler, un nouveau séjour aux urgences s'imposa la nuit suivante (qui permit aux enfants d'approfondir leur connaissance du milieu aborigène) et les médecins australiens se décidèrent enfin à lui donner des antibiotiques.

Une nouvelle expédition au Parc de Litchfield ayant été programmée le 18, Mimi étant totalement hors circuit, le couple avait prévu de repartir une fois de plus aux urgences pendant que les grands-parents repartaient à la chasse au crocodile avec les deux gredins de Baba et Momo. Après une journée d'excursion riche en émotions (repas des crocodiles depuis une barcasse dans laquelle ces chers sauriens donnaient des coups de queues furieux, baignades dans les cascades et visite des termitières géantes, pour finir par une lampée de "champagne" - vin mousseux australien - avec crevettes devant un coucher de soleil flamboyant), quelle bonne surprise eûmes nous en

**Le déjeuner des crocodiles !**

revenant de trouver le gendre quasiment guéri : quelques minutes après notre départ un gros abcès avait éclaté, le soulageant immédiatement, et leur permettant de passer une journée de convalescence au bateau...



**Peintures rupestres**

Cette convalescence fut prolongée par deux jours de shopping et baignades, notamment dans une piscine à vagues remplaçant avantageusement un océan délaissé...

Les 20 et 21 furent consacrés à une nouvelle expédition dans le parc national de Kakadu, que nous écumâmes en long en large et en travers, accumulant à nouveau de nombreuses heures de bus. On fit ainsi une bonne révision de tout ce peut offrir le Territoire du Nord : peintures rupestres en abondance (les

commentaires des guides nous permirent de mieux en saisir la substantifique moelle), grandioses paysages des "wetlands", marécages inondés à la saison des pluies dans lesquels vivent des myriades d'oiseaux, des buffles, et bien sûr... des crocodiles, le bush avec ses animaux sauvages (wallaroos, wapitis et autres kangourous), les rivières...à crocodiles sur lesquelles nous fîmes d'agréables croisières bien commentées sur la faune variée ici présente (la South Alligator River et la superbe Corroboree Billabong envahie de lotus).

Ces excursions "natures" avaient été un peu répétitives et visiter un petit bout de l'Australie requiert du temps, notamment en transport. Le pays est immense : le Territoire du Nord à lui seul est un peu plus grand que 2 fois la France, (et n'est peuplé que de 200 000 habitants - dont 70 000 à Darwin - avec la plus forte proportion d'aborigènes, environ 20%), mais ses paysages sont peu variés. Quant à ses habitants, ils ressemblent fort à des colons tels qu'on les imaginait au 19<sup>ème</sup> siècle (mais avec les 4x4 et les groupes électrogènes en plus), sauf à Darwin, station balnéaire huppée... avec une faune variée de touristes, de "british" mal dégrossis ayant acquis pignon sur rue, et d'aborigènes déracinés. Le pays que nous avons visité était à cent lieues du petit bijou néo-zélandais...

Enfin, les derniers jours de séjour de la petite famille, furent mis à profit pour compléter notre connaissance de Darwin (visite d'un intéressant centre de la perle et d'un moins intéressant aquarium, inévitables baignades, shopping et sortie en mer de relaxation où un petit bain se fit quand même en guignant les éventuels crocs'). Et ces jours de bonheur furent émaillés des bons mots et anecdotes relatives à nos deux petits brigands. Comme par exemple, Baba ayant convaincu ses parents de la nécessité de l'achat d'une espèce de mirliton (sifflet de bambou émettant un son strident et abominable) et s'étant rapidement vu interdire l'utilisation du dit instrument, sauta sur l'occasion, lorsque nous écoutions du didgeridoo, pour nous lancer "je crois bien, papi, que j'ai un petit truc qui irait bien avec ça", en sortant son mirliton et en soufflant dedans avec énergie...

**La petite famille au complet !**



Nous les remettons à l'avion le 27 avec un petit pincement au cœur, avant de repartir pour les corvées habituelles de l'avitaillement, de renouvellement de notre bibliothèque par échange de

livres (facilité par la présence de nombreux français à Darwin), de la visite au consulat d'Indonésie pour y récupérer nos visas, de la visite aux douanes australiennes,... Mais nous eûmes aussi le plaisir de faire des rencontres inattendues et sympathiques de ponton avec les équipages de deux bateaux français en partance pour l'Indonésie puis Singapour.

Et c'est le 30 en tout début d'après-midi que nous remettons cap à l'Ouest pour entamer les épisodes asiatiques du voyage...

### *A la rencontre de l'Indonésie et de ses dragons...*



Pendant notre séjour à Darwin, et grâce à plusieurs échanges de mails, nous avons en effet réussi à nous faire expliquer les solutions qui s'offraient à nous pour visiter un peu d'Indonésie (et y passer plus de quelques jours) sans que ça ne nous coûte plus qu'une petite fortune et sans que nous n'ayons des démarches à faire à n'en plus finir. Finalement, ce qui parut être le meilleur choix pour nous était de passer par Kupang, sur Timor

ouest, où les douaniers étaient devenus moins regardants sur les règlements, et où un agent local s'occupait de tout (probablement en graissant les pattes là où il fallait). Mais avant de partir, nous prîmes la précaution de recueillir par email le témoignage (très positif) d'un bateau belge, qui avait fait le même choix que nous quelques jours plus tôt.

Cette étape de 470 miles fut probablement une des plus agréables de notre circumnavigation. Nous eûmes pendant les quatre petites journées que dura cette traversée, un vent régulier de 20 nœuds sur l'arrière du travers qui nous propulsa à une vitesse de sénateur sous génois seul à travers la mer de Timor. La veille dut cependant être attentive, notamment au large de l'Australie et sur plus de 300 miles, dans la partie peu profonde de cette mer, toujours agitée, encombrée de plateformes pétrolières, et sillonnée de cargos et ravitailleurs de tout poil.

Le lundi matin 3 août, nous arrivions à Kupang et ayant à peine tourné la pointe sud de Timor, nous fûmes appelés par notre agent (Mister Napa) à la VHF pour nous guider vers le mouillage et s'occuper de nous. Le guidage fut un peu laborieux, Napa nous disant de mouiller à côté d'un bateau de pêche vert en face d'un pylône radio rouge et blanc. Le seul hic était que, sur un mile, il y avait une petite dizaine de pylônes radio et beaucoup plus de bateaux de pêcheurs verts ! Enfin nous finîmes par trouver le mouillage, fort agité, notamment l'après-midi où une brise thermique vigoureuse nous secouait fort, et nous jetâmes l'ancre face à une petite plage. Le débarquement en annexe au milieu des rouleaux se passa cependant très bien, les hommes de main de Napa (qui jouaient ensuite le rôle de gardiens de dinghy) entrant dans l'eau jusqu'à mi-cuisse pour tirer l'annexe et nous aider à débarquer. Notre agent nous amena derechef chez lui et nous retrouvâmes l'habitat chinois que nous avions connu il y a plus de 10 ans : une maison basse avec une cour poussiéreuse, enchevêtrée au milieu d'autres, faite de brique et de broc (parpaings et briques enduits d'un mortier de mauvaise qualité faisant apparaître les murs lépreux), barbouillée à la chaux à l'intérieur, la pièce de réception unique étant meublée d'un canapé, de 2 chaises, d'un petit bureau et d'une table basse... et bien sûr infestée de moustiques, les fenêtres étant en permanence ouvertes pour maintenir un semblant

de fraîcheur. Après avoir bu un verre d'eau (nous avons compris que notre homme était musulman à la seule gravure au mur représentant La Mecque), nous entrâmes dans le vif du sujet, c'est-à-dire notre clearance d'entrée en Indonésie. Ce fut réglé en 30 secondes, le temps de sortir un billet de 50 US\$, Napa nous expliquant qu'il s'occupait de tout, quarantaine, douanes et immigration, sans que personne n'ait jamais à monter à bord, ni surtout à nous voir ! Il nous montra même des papiers des douanes tamponnés et signés où il ne restait qu'à mettre le nom du bateau, et nous avoua que la corruption de ces milieux atteignait des niveaux insoupçonnés ! A tel point que le lendemain, le skipper d'un bateau hollandais, tentant de faire établir lui-même sa clearance (ayant le permis de croisière et les visas en bonne et due forme) fut jeté par les douaniers qui ne voulurent pas traiter directement avec lui, lui enjoignant de traiter avec notre agent (sur les 50 US\$, qui ici représentent une petite fortune, il devait y en avoir une grosse part qui partaient vers les "Administrations" !).



*Les belles sardines !*

Nous pûmes alors nous consacrer à une petite balade dans la ville - ville de 400 000 habitants grouillante de mini-bus, voitures et motos fonçant dans les embouteillages en klaxonnant à tout va, et, au demeurant, fort laide, sale et lourde d'odeurs et dont les maisons étaient toutes du style de celle de notre hôte. Au déjeuner avec Napa et un aventurier australien, dont nous ne saisismes pas la raison d'être de sa présence (sinon pour se faire payer à déjeuner), nous goûtâmes le gadu-gadu, plat national indonésien de légumes, riz, soja, et œuf arrosé d'un thé glacé et en fûmes pour environ 1US\$,...pour 4 personnes !

Le lendemain matin, après un réveil au son des muezzins un peu avant 5 heures, nous allâmes au marché aux poissons haut en couleur après avoir pris le Bemo (petit bus local très bariolé de 6 places (extensibles à 12 en Indonésie !) où le chauffeur a du mal à voir la route derrière les autocollants de toutes sortes fixés sur le pare-brise et où il est assisté d'un racoleur, debout dans la porte d'entrée, qui demande à tout un chacun où il veut aller. Là, nous achetâmes 3 thons, toujours accompagnés de Napa, qui nous répétait inlassablement ("Napa aime bien le thon...prenez-en donc 3 et donnez-en un à Napa") à un pêcheur qui fumait sa cigarette, mangeait une boulette de poisson salé et de riz, tout en étripant de l'autre main nos poissons ! Nous évitâmes de justesse l'achat d'un baril de 50 litres de sardines que notre accompagnateur avait déjà marchandé (en nous disant, "Napa aime bien les sardines"...).



*Un marché typique !*

Le marché aux légumes et au poulet était aussi haut en couleur, avec des épices de toutes sortes, de beaux légumes et des poulets dont on distinguait vaguement la forme sous la nuée de mouches qui les couvraient. Mais, nous retrouvions l'Asie avec la gentillesse de sa population grouillante mais souriante, sans jamais nous sentir en danger, même de larcin ! Un passage chez le tailleur permit à Chantal de se refaire faire un chemisier en quelques heures (identique au modèle fourni). La seule

déception fut au niveau du supermarché où le prix du cheddar atteignait des niveaux faramineux (un cheddar de 50g coûtait le prix d'un gadu-gadu pour 20 personnes...), ainsi que la pizza à la saucisse de bœuf !

Un dernier passage chez Mister Napa pour récupérer tous nos papiers officiels (et il y en avait beaucoup !) lui permit de nous demander, avec beaucoup de tact, mais beaucoup d'insistance si nous n'avions pas du chocolat, du vin et de la bière... à lui offrir ("Napa aime beaucoup le chocolat, le vin et la bière..."). Lui faisant remarquer que bière et vin n'étaient normalement pas des boissons qu'autorisait l'Islam, il me répondit avec douceur qu'il en buvait fort peu et que c'était là petit péché vite pardonné par le Prophète. Nous n'étions pas tombé chez un intégriste !

Mais de peur d'y finalement lui laisser notre chemise, nous repartîmes le surlendemain 5 août, après un dernier avitaillement de viande et de pain, et les ultimes photos avec lui, et quelques membres de sa famille. Comme nous lui promettions de lui envoyer les photos, il nous dit que ce qui l'intéressait c'était l'appareil et que si nous ne pouvions lui donner maintenant (nous nous étions presque excusés de ne pas en avoir un deuxième), il nous suffirait de nous envoyer celui-ci de Singapour après en avoir acheté un nouveau.

Nous mîmes en route à travers la mer de Savu pour les Iles de la Sonde, et en particulier,



Rinca, 260 miles plus loin pour aller y voir les fameux dragons de Komodo et y retrouver le catamaran Catimini de notre couple de belges qui s'étaient échappés de leur rallye. La traversée de 2 jours fut sans histoire, (si ce n'est la rencontre de cargos qui ne veillaient pas) avec cependant peu de vent, sauf à l'arrivée sur le sud de l'île de Rinca où un vent imprévu de 30 nœuds nous cueillit entre celle-ci et la petite île de Nosa Kode. Comme la station de Rangers qui nous permettraient de visiter l'île avait manifestement disparu, et que le mouillage était des plus lugubre et de mauvaise tenue, derrière de hautes falaises battues par les vents, nous décidâmes de poursuivre vers l'ouest de l'île et son mouillage de Teluk Gingga (pas non plus bien fameux) où nous devons retrouver nos belges, Lucie et Roger, le 8 août.

Ces dragons de Komodo, qui ne vivent que dans les deux îles de Rinca et de Komodo, sont en fait des varans, fossiles vivants qui ressemblent à de gros lézards allant jusqu'à 3 mètres de longueur, mais qui descendent des dinosaures et sont de redoutables carnassiers. Ils auraient uniquement survécu sur ces îles, à la séparation de l'Indonésie et de l'Australie, grâce au climat chaud et très sec de celle-ci et à l'écosystème présent. Ils se nourrissent de buffles, daims et singes, qu'ils mordent et laissent ensuite mourir au bout de 3 semaines environ de l'infection provoquée par leur morsure (plus de 80 000 bactéries différentes sont présentes dans leur bouche !). Les Chinois qui les connaissaient depuis le Moyen Age les avaient nommés dragons, leur langue fourchue rouge orange, qui sert d'odorat pour la recherche de nourriture, laissant à croire qu'ils crachaient du feu !

Grâce aux renseignements fournis par le rallye Sailindonesia auquel étaient inscrits Lucie et Roger, nous choisîmes d'aller voir de près ces charmantes bestioles dans le Parc National de Rica (moins fréquenté que celui de Komodo). L'accès au parc se fit par Sok Kuas (au nord de l'île) où nous allâmes mouiller après une navigation courte mais difficile dans des courants violents (plus de 5 nœuds), au milieu de bancs de coraux non balisés, seulement repérables à la couleur de l'eau, nos cartes étant fausses de plus d'un demi-mile par endroit. Une marche de trois heures, sous un soleil de plomb (c'est un des coins les plus chaud d'Indonésie et probablement de la planète !), accompagnés d'un Ranger nous permit de voir une dizaine de ces monstres à l'allure aussi peu engageante que celle des crocodiles, ainsi que des buffles (le casse croûte des Komodos) aussi peu sympathiques car ils chargent quand on les énerve un peu, et des singes, beaucoup plus mignons !



**Un dragon pas très amical**

Après une bonne nuit passée à récupérer, nous remîmes en route à destination de Bali, l'île enchantée dont nous avons gardé un souvenir impérissable d'un précédent voyage.

### ***Bali, île de contrastes envoûtante...***

Nous l'atteignîmes le 12 août au bout d'un peu plus de deux jours de navigation pratiquement tout au moteur, dans une mer hachée en raison des courants violents rencontrés au droit des détroits (Selat) situés entre les îles (Rinca, Komodo, Sumbawa, Lombok et Bali). Après avoir traversé une zone sillonnée d'une nuée de petits bateaux à moteur tirant des parachutes

#### ***La Saint Eloi balinaise !***



ascensionnels, pêchant, transportant des cargaisons de touristes,... ce fut l'arrivée à Benoa, à la "marina internationale de Bali", où une petite trentaine de bateaux étaient amarrés à un ponton aux attaches rouillées et à la corrosion avancée !

Nous retrouvâmes l'efficacité et la débrouillardise asiatique, qui permit à Madé, le jeune capitaine de port d'une marina bondée de nous trouver une place pour 2 semaines après avoir déplacé quelques bateaux, et cela en dépit d'esprits

grincheux que se trouvaient être deux anglo-saxons très peu fair play (un anglais du bateau Emily, et un américain) qui ne voulaient pas de nous à couple !

Après une bonne nuit de repos, nous accueillîmes Catimini, qui avait pris 24 heures de retard dans les Selat et ne voulut pas entrer à Bali à la tombée de la nuit. Comme pour nous, Madé déploya des trésors d'ingéniosité, et quelques heures après, le catamaran était placé, malgré sa largeur imposante ! Nous nous rendîmes rapidement compte de la situation touristique particulière de Bali qui conduisait à des prix 10 à 20 fois plus élevés qu'à Kupang, mais qui malgré ça restaient plus que raisonnables pour nous. Après avoir fait provision de millions de roupies (10000 roupies valant 60 à 70 centimes d'euros), nous commençâmes à explorer les environs de la marina, pour y trouver l'envers du décor : décharges sauvages omniprésentes, magasins où on ne trouve que de l'eau en bouteille (l'eau de la marina n'étant pas potable), des œufs et quelques denrées de toute première nécessité, sollicitations permanentes par les chauffeurs de Bemo - qui demandaient 100 000 roupies pour un trajet qui en coûtait 2 à Kupang,..., mais toujours avec des gens gentils et très souriants auprès desquels nous nous sentions toujours à l'aise.

**Tannah Lot**



Trois jours plus tard, quelle ne fut pas notre surprise d'être réveillés au son d'une petite clochette qui tintinnabulait frénétiquement sur notre ponton ! Nous nous trouvâmes face à face avec un balinais curieux regardant par le hublot de notre cabine, pendant qu'un officiant et ses ouailles récitaient leurs prières assis autour d'offrandes de fruits, de riz, de fleurs dans lesquelles étaient piqués des bâtonnets d'encens. Tout le personnel de la marina participait à la fête religieuse hindoue, qui s'avéra être, renseignements pris, la Saint Eloi locale, patron des mécaniciens et protecteur de tout ce qui avance avec un moteur !

Grâce aux services de la marina, nous louâmes une voiture à quatre avec Roger et Lucie, tout d'abord pour explorer les environs, repérer les supermarchés, faire un tour au syndicat d'initiative de Kuta et Denpassar (la capitale)...et surtout nous familiariser avec une circulation trépidante de motos, scooters, voitures et camions qui, comme à Kupang, klaxonnaient à tout rompre en doublant à droite comme à gauche ou en surgissant soudain de nulle part ! Là encore, nous vîmes le mauvais côté de Bali avec ses pièges à touristes (Kuta notamment), sa saleté et son activité grouillante et apparemment désordonnée.

**Les danseuses balinaises**



Ce qui nous permit, quelques jours après, de relouer une voiture de meilleure facture (la première avait les sièges cassés - conduire accroupi n'était pas particulièrement notre truc - et était hors d'âge) pour une expédition plus étoffée, après avoir établi un programme de route sérieux. Après une visite du très beau site du temple de Tanah Lot sur la côte ouest de Bali, nous allâmes à Ubud, ancienne capitale religieuse, au centre de l'île, où les temples sont légion et où l'artisanat local est très développé. Nous



eûmes un peu de mal à reconnaître la petite ville paisible que nous avions connue il y a déjà 13 ans, le tourisme de masse ayant conduit à un développement un peu anarchique de celle-ci. Nous fûmes d'ailleurs surpris d'y voir autant de français, les anglo-saxons boudant l'île depuis les attentats islamistes. Mais le charme balinais opéra... Nous revîmes avec joie les spectacles traditionnels envoûtants où les mouvements des doigts et des yeux des danseuses richement habillées se contorsionnant avec lenteur au son des gamelans (instruments composés de disques métalliques que les musiciens frappent avec énergie) racontent les légendes religieuses hindoues et retrouvâmes le plaisir de marchander en s'amusant avec des gens rieurs et gentils des pacotilles artisanales avec le sentiment (bien illusoire) de faire des affaires. Puis nous fîmes un pèlerinage à Candi Dasa, en retrouvant l'hôtel équipé de bungalows en forme de greniers à riz au bord de la mer (sur la côte sud-est de l'île) et d'une piscine...qui pourrait bien être le paradis sur terre ! La visite des jardins du "Water Palace" au milieu de multitude de bassins au décor rococo ornés de divinités hindoues nous enchanta tout autant et nous finîmes ce petit tour en allant admirer les rizières en terrasses, théâtres d'ombre et de lumière, et, tout au sud de Bali la plage de Ulu Watu, haut lieu de rencontre des surfeurs de tout poil venus chercher des sensations fortes dans des rouleaux gigantesques.



**Le Water Palace**

Le reste du séjour se passa à bricoler mollement sur le bateau, à préparer les étapes futures, à beaucoup discuter avec les bateaux de passage, à refaire le sempiternel avitaillement, en bref à faire le plein d'énergie avant de repartir vers les deux dernières longues étapes du voyage.

### ***Bornéo, la sauvage...***

Après des adieux émouvants à Roger et Lucie, le 26 août, nous mettions cap sur Bornéo (ou plutôt maintenant Kalimantan) où nous devons atterrir à Kumai au sud-ouest de l'île (470 miles plus loin) pour y voir les derniers orangs-outans en liberté de la planète.

Le départ ne fut pas glorieux. En effet, à la sortie du chenal de Benoa, nous talonnâmes sur



une patate de corail, le passage étant sinueux et balisé large (les balises sont situés très avant sur le corail). Nous avons quitté le milieu de celui-ci au niveau d'un coude et nous nous étions laissé embarquer un peu loin sur le bord du chenal, distraits par les vedettes qui sillonnaient le plan d'eau en tout sens. Ce fut réparé en 3 minutes, les pastilles de suppression du safran et de la dérive ayant parfaitement fonctionné,

mais, à notre grand désarroi, le pilote automatique ne fonctionnait plus ! Je compris rapidement que la chape du vérin s'était, sous l'effet du choc, déboîtée de la rotule. Et c'est là que je constatais que cette chape était complètement usée et qu'elle était tombée comme une dent gâtée. La réparation fut plus douloureuse car la vis inox de maintien de la rotule dans le secteur de safran en alu était bien grippée,... mais avec beaucoup de persévérance et de bons outils, je pus finalement remplacer la chape usée par celle de rechange. Chantal barrait pendant que moi je courrais après le secteur de barre pour enlever et remettre la rotule : c'était sportif ! Enfin vers midi, Taranis était de nouveau sous pilote...mais son équipage un peu naze. Nous nous dîmes finalement qu'il avait mieux valu que ça nous arrive en partant plutôt qu'en pleine nuit.

Comme prévu, la remontée de la côte est de Bali fut laborieuse, le courant dans le Selat Badung, puis le Selat Lombok étant, pendant plus de 40 miles, pratiquement toujours contraire et difficilement prévisible. Nous avons eu un peu de chance d'être partis par petits coefficients de marée, et mais nous eûmes quand même, pendant les 4 premières heures un courant contraire de 3 noeuds décroissant progressivement à 1 noeud, puis environ 2 heures sans courant, et ensuite, jusqu'au milieu de la nuit un courant contraire de 2,5 noeuds à 2 noeuds. La mauvaise surprise fut de trouver le lendemain matin, le long de la côte nord de Bali, à nouveau, un courant contraire de 1 à 1,5 noeuds. Ce fut un peu long, mais heureusement il y avait du vent (20 à 22 noeuds assez régulier) qui nous permit de passer ça en douceur. Le vent tomba d'ailleurs en même temps que le courant.

Le plus stressant fut, la première nuit, de la tombée du jour jusqu'à 22 heures, le passage d'au moins une dizaine de voiliers locaux, grésés en voile houari, qui coupaient notre route tout schuss en rasant notre étrave, et, bien sûr, tous feux éteints. On serrait les fesses à chaque fois ! Les nuits suivantes, ce furent les pêcheurs qui envahirent la mer, mais cette fois ci brillamment éclairés. Mais on en vit plus d'une trentaine toutes les nuits et la veille dut être attentive car nous ne savions pas bien où étaient leurs filets. Il fallut parfois slalomer à l'estime !

Le voyage se passa sans incident notable, sous génois, avec un vent portant d'est à sud-est de 15 à 20 noeuds, tombant régulièrement à moins de 10 noeuds dans la journée, le moteur venant à point remplir les batteries ! La mer fut beaucoup plus agitée que le vent jusqu'à ce que nous passions entre les deux petites îles qui marquent l'entrée en mer de Java. Celle-ci se calma alors et devint toute douce. L'arrivée dans l'estuaire de la rivière de Kumai, sinueuse et très ensablée, se fit au



**Le port de Kumai**

lever du jour du 30 août. Heureusement que nos amis de Mandraki, qui firent ce voyage quelques années plus tôt, nous avaient passé la carte locale de détail correspondante (les cartes Cmap n'étaient pas exactes). Nous fûmes à deux doigts de faire demi-tour quand à l'entrée de l'estuaire, nous vîmes les fonds remonter à 2,20 m alors que nous aurions dû trouver un chenal de 7 m de profondeur. Heureusement, nous nous recalâmes rapidement, les distances à la côte étant difficiles à estimer. Enfin, après une remontée de plus de 20 miles, nous jetions l'ancre en milieu de journée, devant la ville, ou plutôt le port de Kumai, au demeurant fort laid !

Comme nous étions un dimanche, qu'il faisait une chaleur d'enfer (enfin, une chaleur équatoriale), nous décidâmes de faire une sieste réparatrice avant que je n'aille à terre prospecter les organisateurs d'excursions du Parc National de Tanjong Puting. Dix minutes s'étaient à peine écoulées qu'un canot à moteur vint nous accoster pour proposer ses services ! Adi (patron et d'ailleurs seul membre de l'organisation "Adi Yacht Service") nous vanta les mérites d'une croisière de 2 jours qu'il pouvait nous organiser à bord de "Mamma Mia", un "croiseur" affrété par ses soins, où nous serions les seuls passagers, Chantal et moi, servis par un capitaine et son assistant, une cuisinière et lui-même, officiant en tant que guide. Nous dormirions sur une confortable couchette équipée d'une moustiquaire et dînerions aux chandelles dans la jungle ! Et pendant ce temps un gardien resterait à bord du Taranis (fermé à clé) pour veiller sur celui-ci 24 h sur 24. Nous fîmes vite affaire, connaissant un peu, par des récits de voyage, sa proposition. Une bonne négociation permit d'obtenir la dite croisière au prix de 2,5 millions de roupies (...soit un peu moins de 100 euros par personne !). Adi commença par nous demander nos passeports pour obtenir les permis d'entrée dans le parc (la police les exigeant), et comme nous émettions de grandes réticences à lui donner, nous demanda des photocopies que nous n'avions pas, et finit par noter sur un post-it nos numéros de passeport, nous affirmant qu'il connaissait bien la police et qu'il irait voir son représentant (qui était un ami !) chez lui le soir même (on était dimanche) après le ramadan. Comme l'affaire avait été rondement menée, nous lui proposâmes timidement un rafraîchissement, bien que ce fût ramadan, ce à quoi il nous répondit immédiatement adorer la bière bien fraîche (le Prophète Mahomet, selon Adi, considérant que ce n'était pas un péché d'en boire si l'on n'était pas soûl). Adi ayant prévenu que nous irions dans une jungle infestée de moustiques porteurs de malaria, nous sollicitâmes son conseil quant à l'ingestion de médicaments achetés à Kupang, lui demandant de nous traduire la posologie écrite en indonésien. Comme d'habitude (ça faisait déjà 3 fois que nous essayions de la faire traduire), la traduction fut très approximative. Était-ce dû à l'incompréhension de cette posologie et au souci de ne pas perdre la face, ou bien à l'absence de lunettes quasi générale en Indonésie qui rendait difficile la lecture d'aussi petits caractères ? Toujours est-il que la conclusion fut que nous devions prendre 2 ou 3 cachets, peut-être la veille, pour être protégés pendant 111 heures (?), mais qu'après tout 1/2 cachet pris le lendemain matin serait sûrement suffisant ! Nous étions bien lotis !

*L'Indonesia Queen !*



Le lendemain matin, à l'heure dite, le canot à moteur venait nous chercher et déposait le gardien sur Taranis, l'embarquement sur Mamma Mia devant se faire sur un ponton, le croiseur étant trop gros pour venir à couple ! Là, quelle ne fut pas notre surprise de découvrir un sampan d'une vingtaine de mètres en bois peint de bleu pâle et blanc, sur le pont supérieur duquel était installé une table en teck pour deux, avec deux chaises assorties sur un tapis persan de fière allure et deux banquettes matelas (un peu

fatiguées mais décorées de Mickey's multicolores) équipées de coussins ! Le tout était abrité sous un auvent de toile plastique (tenu par des fers à béton élégamment recouverts de feuilles de contreplaqué) qui allait être notre cabine de 1<sup>ère</sup> classe pendant la croisière. On se serait cru les héros d'un roman de Joseph Conrad (qui passa de nombreuses années à Bornéo) d'il y a plus d'un siècle. L'équipage logeait en dessous, dans une grande cale de 1,20 m de hauteur

sous barrots (où étaient simplement entreposés les matelas), la dite cale étant prolongée vers l'avant par un minuscule poste de pilotage, dans lequel je n'aurais pas eu la place de m'asseoir, mais où notre petit capitaine menait d'une main de maître son bateau. Il avait à sa disposition une barre à roue dont la drosse actionnait une plaque de tôle faisant office de safran, la commande de marche avant - marche arrière (un long levier de bois relié par un caoutchouc taillé dans une chambre à air au levier d'embrayage du moteur) et l'accélérateur. Aucun instrument ne venait encombrer son tableau de bord. La cale se prolongeait vers l'arrière par le compartiment moteur - cuisine, qui avait la même hauteur sous barrot. Dans ce compartiment, se trouvait l'engin de propulsion semi encastré, un diesel lent chinois d'une vingtaine de chevaux - ou moins - qui démarrait à la manivelle et dont l'échappement sec se faisait par un tuyau de poêle à l'extérieur. Nous comprenions le pourquoi du "teuf-teuf" que nous entendions de loin sur tous les bateaux que nous croisions depuis que nous étions en Indonésie. Quant à la cuisine, elle était équipée d'un râtelier où la vaisselle et les ustensiles du bord étaient rangés et de deux réchauds à pétrole sur laquelle notre cuisinière allait faire des prouesses. Enfin à l'arrière un petit pont servait d'office pour la cuisine, sur lequel l'assistant du capitaine et la cuisinière épluchaient les légumes et faisaient la vaisselle, en raccordant l'eau de refroidissement du moteur sur un robinet. Tout à l'arrière se trouvait, au dessus de la voûte du bateau, les lieux d'aisance dans une cahute à ciel ouvert qui occupait toute la largeur du navire,



**La cuisine !**

l'écoulement des toilettes de porcelaine se faisant directement à l'eau après y avoir jeté quelques gamelles. La douche se prenait également à la gamelle, avec la même eau du fleuve, ou, luxe suprême, en démarrant le moteur et toujours en raccordant son eau de refroidissement sur une pomme de douche "western style". Mais le moteur était tellement bruyant que nous préférâmes prendre des douches traditionnelles à la gamelle, ce qui flatta grandement l'équipage. Cette cahute qui enlaidissait quand même le sampan était une concession au modernisme qui s'était imposée, il y a quelques années, les touristes occidentaux étant rebutés par la simple découpe dans la voûte arrière jusqu'alors utilisée comme toilettes !

Nous remontâmes ainsi lentement, mollement avachis sur nos coussins, la rivière Sekonyer, affluent de la rivière de Kumai, pendant plus de 4 heures, au milieu des pandanus et palmiers à huile qui envahissaient les rives boueuses de ce petit cours d'eau. Nous croisâmes des bateaux identiques au nôtre, ce type de sampan étant manifestement de conception locale ! Les eaux boueuses étaient dues à l'exploitation d'une mine d'or en amont qui brassaient de grandes quantités d'eau de la rivière pour en tirer le précieux minerai.

Le voyage fut agrémenté d'un très bon repas typiquement indonésien que notre cuisinière avait préparé, accroupie ou assise dans sa cuisine, avec beaucoup de talent et de courage, la température dans celle-ci étant quasiment insupportable.

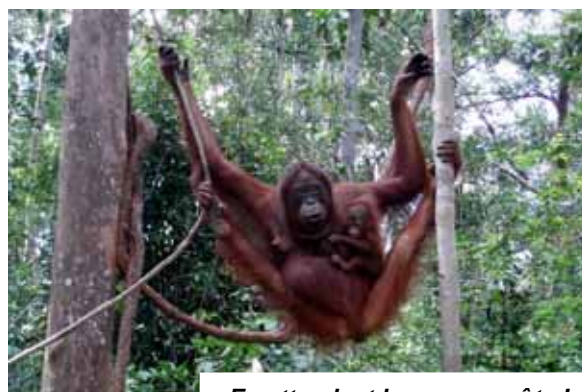
Enfin, ayant pris un bras de rivière plus clair, mais néanmoins aux eaux fort noires, nous arrivâmes à Camp Leakey, où la Fondation pour la protection des orangs-outans de Bornéo œuvre depuis quelques dizaines d'années. Ce type d'orang-outan n'existe en effet plus que sur cette île, une espèce voisine survivant encore sur Sumatra. Nous fûmes accueillis sur le

**Sisné !**

ponton par "Sisné" une femelle un peu vieille et capricieuse, dont nous ne nous approchâmes qu'avec précaution, puis par "Princesse", avec son petit de 7 mois accroché à elle, et suivie de son fils de 7 ans. Celle-ci prit par la main 2 touristes pour l'aider à marcher plus vite vers le lieu du casse-croûte quotidien. En effet des Rangers leur portent tous les jours des dizaines de kilos de bananes et des dizaines de litres de lait... Après un parcours en forêt de quelques centaines de mètres, nous

découvriâmes alors une véritable colonie de ces singes dont les mimiques et le comportement sont si voisins des nôtres, avec en outre, une agilité surprenante à grimper aux arbres. Le "King", un énorme mâle en rut, nous effraya un peu, les Rangers nous faisant bouger sans arrêt à bonne distance, pour ne jamais se trouver entre lui et une femelle. Mais comme c'était extraordinaire de voir ces animaux vivre en pleine liberté, grimper aux arbres et aller et venir sans les entraves d'un zoo ! Après quelques heures d'observation, dont on ne se lassait pas, nous reprîmes le bateau pour aller quelques centaines de mètres plus loin nous amarrer aux pandanus de la rive grâce aux pare battages : deux pneus qui furent lancés et qui encerclèrent chacun un arbuste à l'avant et à l'arrière. Nous eûmes droit à un concert de singes nasiques qui, à un jet de pierre du bateau couinaient dans les arbres en ayant l'air de nous narguer.

Le dîner aux chandelles, lui aussi excellent, eut plutôt lieu sous un petit néon blafard alimenté par la batterie du bord, avec des serpentins anti-moustiques dans les jambes et une bonne dose de crème sur les parties du corps découvertes ! Après une soirée passée en discussions avec l'équipage sur la famille (nous sûmes tout de la leur), la religion (finalement seul le capitaine faisait réellement le ramadan - tous les autres nous servant de bonnes explications pour en être dispensés), la politique (ils se plaignaient tous de vivre dans un pays si corrompu et presque moyenâgeux, où peu des richesses, pourtant importantes, de celui-ci, étaient consacrées à l'amélioration des infra structures),...les matelas furent installés avec, pour nous, une belle moustiquaire. Nous fîmes l'erreur de refuser la couverture et le regrettâmes amèrement, quand, au milieu de la nuit, nous dûmes nous relever pour mettre t-shirt et pantalons tellement nous avions froid. Adî nous expliqua le lendemain que cela était dû à la présence de la rivière au milieu de cette forêt. Mais nous dormîmes fort bien, pour la première fois de notre vie, au milieu de la jungle, pleine de bruits bizarres d'insectes, de cris de singes et autres bestioles (et paraît-il de léopards, que nous ne vîmes pas).

**En attendant le casse croûte !**

Le petit déjeuner "américain", omelette indonésienne aux piments et aux tomates et pain de mie flagada tartiné d'une matière grasse indéfinissable, fut vite pris et fut suivi de la douche à la gamelle, avant de reprendre la route pour une autre base d'orangs-outans, où nous pûmes à nouveau admirer nos ancêtres-cousins, si attachants dans leur manière de faire. Ce fut ensuite

le retour à la civilisation en faisant un crochet par un village dayak (les coupeurs de têtes) d'une pauvreté et d'une saleté impressionnante, au milieu de marécages insalubres infestés par les moustiques, ...et la malaria. Le spectacle fut vraiment difficile à supporter...

### **Le King !**



En fin d'après-midi, après un dernier repas qui nous laissa quelques séquelles intestinales (la glace des boîtes frigo de polystyrène avait fondu depuis longtemps), nous revînmes sur le Taranis à couple duquel nous proposâmes de venir avec le sampan (l'équipage n'attendait que ça...) pour visiter le bateau et boire une bière fraîche ! Sauf pour le capitaine...qui fut néanmoins emballé par la visite du bateau, posant des questions à tout va, sur les instruments de navigation, la cuisine, les pompes à eau... Ils nous quittèrent à la

tombée de la nuit, avec de grands signes d'au revoir, heureux de part et d'autre d'avoir passé de bons moments ensemble. Adi nous avoua même avoir été surpris par nos capacités d'adaptation, les choses ne se passant pas toujours aussi bien avec des clients américains qui exigeaient hamburgers et frites, denrées introuvables dans ce port de 1000 habitants non équipé de super marché !

Après une dernière nuit sur Taranis au mouillage, toujours aussi animée par les beuglements des muezzins des 3 mosquées qui, à peu près toutes les 2 heures nous réveillaient en fanfare, nous reprenons la mer au matin du 2 septembre vers la fin du voyage de l'année...

### **Malaisie et Singapour, termes de ce voyage...**

La dernière grande étape en Indonésie, de 570 miles, se fit pour les 3/4 sous voiles avec des petits vents portants de 10 à 15 nœuds, mais avec un trafic de cargos, pétroliers et bateaux de pêche impressionnant. Comme nous n'étions pas pressés, devant arriver au lever du jour au terme de l'étape à la marina de Nongsa Point au nord de Batam, nous glandâmes un peu, tantôt sous grand voile seule, tantôt sous génois, quand le vent était trop sur l'arrière. Et le 5 septembre à 21 heures, nous repassions dans l'hémisphère nord, sans voir dans l'immédiat de grands changements !

Mais la grosse mauvaise surprise fut le lendemain midi, quand un grain violent accompagné d'éclairs et de vents de nord de plus de 30 nœuds nous cueillit au large de l'île de Bintan (c'était probablement la traversée de la mini ZCI - zone de convergence intertropicale). Cet orage qui dura plus de 2 heures fut accompagné d'une pluie torrentielle qui réduisit la visibilité à quelques dizaines de mètres, ce qui n'était pas pour nous plaire, le trafic dans le coin étant encore plus intense du fait de la proximité de



Singapour... Heureusement, les cargos veillaient pour nous ! Nous avons roulé le génois et étalions juste au moteur en attendant que ça passe !

Enfin, au petit matin du 7 septembre, nous arrivions dans la superbe marina de Nongsa Point où le comité d'accueil nous attendait pour nous amarrer à un catway géant sur des pontons tout vides et pourtant à des prix tout doux ! Sur les 170 places de la marina, pas plus d'une douzaine était occupée - crise ou tracasseries administratives indonésiennes ? Les installations à terre étaient impressionnantes avec une piscine extraordinaire de plusieurs bassins au dessin



**Nongsa Point marina**

particulièrement réussi, se rejoignant sous des petits ponts, au milieu de jardins tropicaux magnifiques. Des bungalows également d'un design réussi (mais également tout vides) surplombaient la marina dont l'hôtel 5 étoiles et surtout le restaurant étaient d'une beauté et d'un luxe à couper le souffle...d'autant plus que nous en fûmes pratiquement les seuls clients pour pouvoir y dépenser nos dernières centaines de milliers de roupies ! Les formalités de sortie furent expédiées par le Capitaine de

Port, qui nous avertit cependant que, si jamais il prenait envie aux responsables de l'Immigration de venir voir le bateau au départ, nous serions obligés de partir sur l'heure, mais que dès que ces représentants seraient partis, ils nous appelleraient par VHF pour revenir s'amarrer et passer une nuit tranquille... Pratique manifestement courante pour respecter les "Indonesian government regulations" ! Heureusement l'Immigration préféra rester chez elle !

Dès le lendemain matin, nous repartions pour l'ultime étape du voyage, étape de 46 miles qui devait impérativement se faire de jour au milieu du détroit de Singapour, les bateaux y circulant à un rythme effréné, le plus élevé au monde. Ces dernières semaines, nous avions en effet désespérément cherché un point de chute pour Taranis, pour les mois à venir, en privilégiant le stockage à sec. Force fut pour nous de constater que ce mode de stockage n'avait pas vraiment cours en Malaisie ou à Singapour et, malgré de nombreuses relances par email, nous avons eu bien du mal à trouver un port vraiment sûr et pas trop cher. Finalement notre choix s'était porté sur une marina en construction juste en face de l'île de Singapour, côté ouest en Malaisie (5 miles plus loin que la célèbre marina Raffles), qui pratiquait des prix attractifs du fait qu'elle n'était pas terminée.

Après un voyage un peu stressant au milieu de ces bateaux (dont la taille allait de plus de 100000 t à quelque dizaine de tonnes) s'entrecroisant dans tous les sens à des vitesses de 10 à 15 nœuds, nous arrivions au terme de ce voyage dans un site en plein travaux, mais dont la partie marina publique était terminée. On vint nous chercher avec deux gros dinghies à 3 miles de l'arrivée pour nous montrer le chemin et 4 ou 5 "marina boys" vinrent prendre nos amarres ! Comme à

Nongsa Point, le luxe de cette marina était époustoufflant avec des pontons sur lesquels les gens circulaient en voiture électrique ou en vélo. Malheureusement, elle était loin de tout, mais il suffisait de demander pour qu'un chauffeur soit immédiatement à notre disposition

**Singapour dans une perpétuelle brume !**



pour aller à la banque, pour faire du shopping, pour aller prendre le bus pour Singapour,... D'autant plus qu'outre 4 ou 5 bateaux en hivernage, nous étions le seul bateau habité de la marina. Evidemment l'épicerie ne fut pas tout à fait à la hauteur de nos attentes et quand Chantal demanda à l'épicière quand elle aurait des légumes et fruits frais, la réponse fut, avec un grand sourire,...en novembre ! Mais les gens étaient vraiment adorables avec nous et aux petits soins, et nous pûmes organiser une surveillance rapprochée du Taranis pour les longs mois à venir. Nous fîmes même une répétition du voyage du départ en allant à Singapour reconnaître le terrain. Nous ne fûmes pas déçus du voyage : en effet, les gens couraient tout le temps et aux passages des frontières de Malaisie et de Singapour, nous restâmes à chaque fois sur le carreau, attendant le bus suivant car nos passeports français demandaient du temps d'analyse !



**Puteri Harbour**

Le seul bémol était la chaleur humide, vraiment difficile à supporter, notamment la nuit, où la température ne baissait pas en dessous de 30°C et où les moustiques faisaient leur apparition dès le crépuscule. Nous avons le choix en être bouffé, respirer les serpentins à combustion lente, qui puait plus que de raison, tout en étant confiné derrière nos moustiquaires qui arrêtaient tout courant d'air ! Enfin, le 14 septembre au soir après une préparation du bateau rendue difficile par cette chaleur

(il faisait dans la journée de 34 à 36°C), nous abandonnions Taranis (avec un peu de satisfaction) pour rejoindre Singapour...et la métropole où les températures seraient plus clémentes.

A dans quelques mois, Taranis, pour une nouvelle série d'aventures qui nous verraient à nouveau changer d'hémisphère....

***Chantal et Pierre***



***Un hivernage paisible !***



**Annexe**

