

Port Louis (île Maurice), le 29 Mai 2010,



Journal de bord de la onzième partie du voyage de Taranis aux Iles,

Le long hiver rochelais, froid et triste, fut endeillé par la disparition de ma maman, à qui je dédie ce récit. Elle suivait notre voyage avec constance et intérêt, à travers notre journal de bord, sur le grand planisphère accroché au mur de sa chambre, et me le commentait toujours au retour, rêvant peut-être de ces terres lointaines qu'elle ne verrait pas. Cette période fut cependant, comme d'habitude bien employée à revoir parents et amis et à préparer la future croisière qui devrait nous ramener dans le sud de l'océan Indien. Nous retrouvâmes Taranis, accompagnés d'un couple d'amis, Danièle et Jo, après un voyage relativement rapide qui nous amena à Singapour le 23 février. Le temps de prendre le métro, puis le bus, de repasser en Malaisie, de réactiver le téléphone, de faire un petit avitaillement sur le marché de nuit de Gelang Patah en attendant la navette de Puteri Harbour que nous avions appelée,... nous étions sur le bateau, suant et soufflant, retrouvant nos 38 à 40°C et notre humidité de 100% avec les anophèles de service ! La température extérieure s'était élevée d'un peu plus de 40°C en un peu moins de 24 heures,...dur, dur !

La préparation du bateau ...

Les premiers jours se passèrent sous cette canicule éternelle à gréer le bateau et à acheter une nouvelle annexe (enfin, si l'on veut, la trousse de réparation livrée avec l'annexe datait de 2007 et la colle était déjà périmée de 2 ans - car bien sûr notre beau dinghy tout neuf avait déjà le boudin de quille décollé !). La commande en avait été passée en septembre dernier auprès de notre shipchandler favori dont la principale activité était de s'occuper du bistro de la marina (il valait mieux arriver là avec son stock de pièces détachées que de compter sur le sien, celui se réduisant à 2 ou 3 gilets de sauvetage et guère plus de manilles...). Malgré de nombreux échanges fructueux par mail, la commande avait été oubliée, mais notre tenancière Sham (un Chinoise pur jus) réussit à nous en trouver une plus grosse, plus belle,...et plus chère, en 24 heures, qu'elle alla chercher à 5 heures de route de là et qui nous donna l'occasion (et le plaisir) de "bargainer" à la loyale, afin de respecter les us locaux ! Le plus difficile fut de retirer suffisamment de cash pour payer l'engin. Quatre cartes de crédit suffirent à peine à soutirer aux ATM (distributeurs automatiques d'argent) l'équivalent d'un peu moins de 1000 Euros. Nous eûmes également à faire l'avitaillement au supermarché du coin (très malaisien - en gros, pour la viande c'était poulet, poulet, ou poulet et pour l'alcool, bière, bière ou bière...), mais surtout à nettoyer la partie immergée de la coque avec notre narguilé. Nous enlevâmes avec Jo plusieurs dizaines de kilos de moules à lèvres vertes déjà de belle taille (une estimation nous a fait évaluer le total à quelque chose comme 200 kg), dans l'eau du port à 28°C, mais complètement pourrie et envahie de petites méduses qui nous laissèrent des traces sur le poitrail pendant 2 ou 3 semaines (la "castapienne" en patois landais, ce qui correspond

approximativement à la chtouille en patois parisien). Il fallut aller faire une virée à Singapour pour ramener de l'antifouling hors taxe, passé à la douane sans coup férir par Jo qui fit aux douanières malaisiennes sa tête angélique des grands jours. Nous l'avions eu par une combine via Langkawi (à travers le réseau complexe de nos belges favoris de Catimini, et de deux Chinoises de compétition après un échange fourni de SMS).

Le bistro de la marina, dont la carte comportait un choix de nouilles ou de riz chinoises plutôt limité (mais que nous étudions avec assiduité à chaque fois), avait cependant le plaisir de nous recevoir tous les soirs à la "fraîche", c'est-à-dire dès que la température tombait en dessous de 30°C (mais toujours au-dessus de 28°C). Enfin, après un dernier petit avitaillement fait la veille du départ, nous quittions le petit paradis de Puteri Harbour avec un Taranis tout prêt à affronter le détroit de Malacca et embouquions le chenal de sortie de la marina vers Singapour le 3 mars au matin.

Nous avons, entre temps, changé nos plans quant au carénage (la marina Raffles à Singapour pratiquant des prix qui relevait plus du racket que du business) et avons prévu de le faire à Penang ou Langkawi suivant les disponibilités des chantiers.

La remontée du Détroit de Malacca ...

Après une petite étape de 35 miles sans vent, nous mouillâmes un peu à l'écart du chenal des grands navires, dans le Détroit de Malacca, à côté de l'îlot Pisang, et nous dormîmes (ou



tentâmes de dormir) tous feux allumés. C'était une recommandation très forte des bateaux amis rencontrés, de ne naviguer que de jour dans le détroit - non pas à cause des pirates de légende, dont n'avons vu aucun spécimen, mais à cause des embûches sur la route : pêcheurs sans feux de navigation, filets non signalés, remorqueurs tirant à 1/4 de mile de grosses barges peu éclairées, orages nocturnes violents et peu prévisibles,... Bien sûr, nous roulâmes bord sur bord à chaque passage de cargos (et il y en avait un toutes les 10 minutes environ - le Détroit de Malacca est l'endroit le plus fréquenté au monde, le deuxième au livre des records étant celui du Pas de Calais) et à 4 heures du matin, l'équipage décida à l'unanimité de remettre en route, avec une belle lune presque pleine, vers Malacca, que nous atteignîmes le soir même après une longue étape de 75 miles. L'avant-dernière phase de mise au point du bateau avait été la mise en route du dessalinisateur qui arrivait à point car nous étions fatigués

de charrier les bidons d'eau minérale par paquets de 6 à 8 fois 5 litres (nous consommions à quatre de 12 à 15 litres par jour,...que nous re-suions dans le quart d'heure qui suivait !). La dernière phase fut bien entendu la remise à neuf de nos poulaines fuyardes qui nous pourrissaient la vie (et même les mains en pompant !).

Dans la minuscule marina toute neuve de Malacca, dont nous avons eu un peu de mal à trouver l'entrée, nous étions trois bateaux, dont deux Français (pour notre malheur,... car le deuxième bateau, un Biloup Réunionnais avait trouvé d'entrée de jeu le moyen de critiquer son pays, son organisation, sa mentalité et de nous bassiner avec ses navigations grandioses dans l'Océan Indien...).



Malacca, ses vieux quartiers hollandais

Nous consacraâmes la journée du 5 mars à visiter la capitale historique de Malacca qui fut colonisée par les Portugais au début du 16^{ème} siècle, menés par un officier de Magellan (après la mort de celui-ci aux Philippines lors du retour de l'expédition vers l'Europe), puis par les Hollandais un peu plus d'un siècle plus tard et enfin par les Anglais de la fin du 18^{ème} siècle jusqu'au milieu du siècle dernier (l'indépendance de la Malaisie eut lieu en 1957). A ces

colonisations, se sont ajoutées des immigrations importantes de Chinois (les Baba Nyonia), d'Indiens, d'Européens et même d'Arméniens. Ce "melting-pot" culturel a été bien retracé dans un intéressant musée ethnographique (et plusieurs autres dont la ville est truffée), et à travers des restaurations de monuments ou la reconstitution de la Flora del Mar, le premier bateau portugais ayant abordé la ville. La visite de Malacca se termina dans une immense galerie marchande et un magasin "Carrefour" hyper climatisé. Malheureusement les produits malaisiens dominaient, mais surtout les cafards y régnaient en maîtres et ces dames préférèrent nous rationner plutôt que de nous faire acheter des salades "garnies" !

Le lendemain, nous repartions pour une petite étape d'un peu plus de 30 miles vers Port Dickson et sa magnifique Admiral Marina. La navigation se fit toujours en grande partie au moteur (avec de toutes petites brises de 5 à 10 nœuds de nord-est le matin et d'ouest l'après-midi).

Nous tombâmes immédiatement sous le charme de cette marina de grande classe menée d'une poigne sans faiblesse par Veronica (aussi chinoise qu'on peut l'être, mais d'une efficacité rare). En l'espace de quelques minutes, après avoir discuté avec elle, nous prîmes la décision de nous arrêter là quelques jours pour passer l'antifouling sur la coque. Une bonne négociation nous permit en effet de partager les frais de la grue mobile pour la sortie du bateau et la remise à l'eau avec deux autres bateaux. Le terre-plein bien propre, à proximité d'une superbe piscine et du restaurant climatisé où nous prenions nos quartiers dès l'ouverture de l'"happy hour" pour finir par un dîner que Jothi nous apportait avec son gentil sourire indien, étaient autant d'éléments favorables à une opération bien menée ! La seule ombre au tableau était la présence de quelques vigoureux moustiques qui venaient s'acharner sur nous dès la tombée de la nuit.

Le 9 mars le bateau était sorti de l'eau avec une séquence frisson quand Taranis (un peu lourd pour l'engin de levage) se retrouva pendu au bout de la grue dont les pattes se relevaient ! Rien que la tête du petit chinois dans sa cabine suffisait à fiche la trouille ! Heureusement

notre futée Veronica ne me fit signer la décharge de responsabilité qu'après la manutention. Le 12, le bateau était remis à l'eau, coque repeinte et hélice révisée, et nous passâmes alors du bon temps à "bargainer" sur les frais annexes. Mais, au final ce fut le carénage le meilleur marché que je fis !

Encore un avitaillement fait sous la canicule et haut en couleurs à Port Dickson et nous repartions le lendemain pour une longue étape vers la sortie du Détroit. Nous devions en effet amener notre équipière Danièle à Penang pour le 17 mars, pour qu'elle puisse prendre l'avion qui la ramènerait en France. Nous avions donc décidé de passer une nuit en mer pour faire une étape de 160 miles qui devait nous amener près de la petite île de Talang. Nous rencontrâmes alors à peu près toutes les difficultés annoncées



Port Dickson, sa piscine paradisiaque !

: remorqueurs tirant des barges mal éclairées et coupant notre route, kyrielle de pêcheurs non signalés avec des filets traîtreusement tendus sur notre chemin, et bien sûr deux gros orages accompagnés d'une pluie diluvienne réduisant la visibilité à quelques mètres... Et en arrivant sur les lieux de mouillage, il fallut tourner un moment pour trouver un endroit pour jeter l'ancre sans risquer de s'empêguer dans le trémail d'un pêcheur !

Après un bon repos, les moustiques faisant relâche et le plan d'eau étant relativement calme, nous repartions le 15 mars vers l'île de Penang que nous rejoignîmes dans son sud à proximité de la petite île Rimau dans la soirée au pied d'un petit phare, dans un paysage bucolique. Heureusement, les pêcheurs, toujours aussi nombreux, nous prenaient en main dès qu'il nous apercevait pour nous conduire à l'extrémité de leur filet !

Une nuit rouleuse plus tard, nous rejoignons la Tanjung Marina à Georgetown, capitale de Penang et dernière étape, pour nous, dans le détroit de Malacca. L'avantage de la marina était de se trouver en pleine ville (une ville très cosmopolite et chargée d'histoire comme Malacca), l'inconvénient était sa saleté (surtout à marée basse où l'odeur de vase devenait envahissante) et son agitation (sonore et maritime) en raison des ferries voisins qui font la navette avec le continent 18 heures par jour et toutes les 10 minutes ! Après de fastidieuses formalités de "harbour office", d'immigration et de douanes (nécessaires même lorsqu'on a fait son entrée officielle en Malaisie ailleurs - un des charmes discret de la bureaucratie), nous retrouvions quelques connaissances de l'Admiral marina de Port Dickson (un charmant couple franco italien sur un catamaran Privilège) et testions le restaurant de très grand luxe (Queen Elizabeth 2) sur pilotis au bout de la jetée promenade, pour y déguster... une pizza malaisienne (pas mauvaise du tout cependant !).

Le lendemain, nous visitons le principal musée de Georgetown (un musée ethnographique également fort intéressant) y découvrant là aussi le fabuleux melting pot dont les Malaisiens apparaissent fiers. On y pouvait aussi découvrir l'emprise croissante et relativement récente de l'Islam (ce qu'on retrouve même dans les supermarchés où il est très difficile de trouver des viandes "non halal" et des alcools, et où 99% des caissières portent le voile). En fin de journée, nous accompagnâmes Danièle à l'aéroport, grâce à Suzie, une chauffeur de taxi recommandée, indienne de Malabar, chrétienne (et très critique à l'égard de la religion musulmane officielle), sympathique mais épouvantablement bavarde.



Le resto huppé de Georgetown

Le plein de fuel du bateau fut une affaire difficilement menée, car la loi malaisienne à Penang - chaque province ayant sa propre réglementation -, impose d'obtenir le blanc-seing d'une administration pour acheter même un litre de carburant. Et ce fut, comme d'habitude, à travers une combine du "dockmaster" qu'on nous livra, par bidons fuyards, du fuel pas très net qui nous donna bien des frayeurs dans le suite du voyage (et bien sûr à un prix 50% plus élevé qu'à la station service du coin !). Un peu de maintenance sur les batteries, un avitaillement de plus et de nouvelles formalités douanières toujours aussi fastidieuses nous occupèrent les

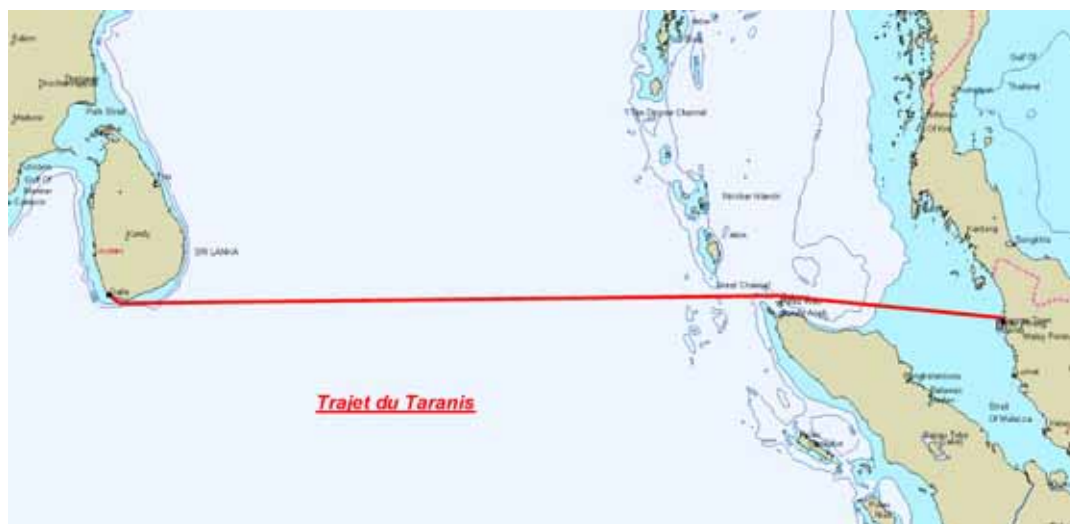
deux jours suivants avant le départ de Malaisie le 20 mars...

La traversée laborieuse vers le Sri Lanka ...

Ce fut en effet le samedi matin 20 mars (nous décalâmes le départ du vendredi au samedi pour partir sous les meilleurs auspices qui soient pour une si longue traversée - plus de 1200 miles) que nous quittâmes la marina de Penang sous un soleil toujours aussi vigoureux, après des adieux émus à nos italiens.

Les premières 24 heures se passèrent au moteur, le vent ne dépassant jamais 5 nœuds (et étant le plus souvent voisin de 2 nœuds), notre principal souci étant d'éviter les bateaux (pêcheurs et cargos), nombreux sur notre route. Le reste de la traversée fut d'ailleurs à peu près du même tonneau !

Enfin le lundi après-midi, le vent daigna souffler sur l'arrière à 10 nœuds, ce qui nous permit d'envoyer le spi et de marcher entre 4 et 5 nœuds, aidés par un courant portant constamment vers l'ouest et ne descendant guère en dessous de un nœud. Le génois remplaça le spi pour la nuit, mais seulement pour quelques heures, le vent mollissant à nouveau. Les prévisions météo nous laissant prévoir ce type de temps pour le restant de la traversée, nous commençâmes à nous lancer dans de savantes estimations de nos réserves de gasoil, celles-ci apparaissant, vues d'alors, insuffisantes pour effectuer les 1000 miles restant au moteur, même en tournant lentement aux environs de 1700 à 1800 t/mn.



La moyenne sur ces 2 premières journées fut cependant très honorable, puisque environ 290 miles avaient été parcourus dans la mer d'Adaman. Le moral remonta en flèche lorsque le vent dépassa légèrement les 5 nœuds sur l'arrière du travers, nous permettant de renvoyer le spi, avec une petite frayeur cependant, quand nous nous aperçûmes en début d'après-midi que le mousqueton de drisse s'était ouvert en tête de mat et que le spi n'était plus accroché que par la grâce de Dieu !

En début de nuit le moteur fut à nouveau sollicité, mais un grain tomba à point vers 2 heures du matin, nous permettant de renvoyer le génois sur une rafale... à 15 nœuds, qui ne dura guère plus d'une heure ! Ces grains qui rafraîchissaient l'atmosphère surchauffée avaient toutefois l'inconvénient de réduire la visibilité à pas grand-chose, mais surtout d'être accompagnés de violents éclairs nous faisant toujours craindre pour l'électronique du bord. Notre entrée dans le Golfe du Bengale au matin fut saluée par un nouvel envoi du spi (sous 5 à 8 nœuds de vent) et nous le tînmes jusqu'en fin d'après-midi où l'arrivée rapide d'un nouveau grain faillit nous mettre dans l'embarras. En effet, en l'espace de quelques minutes, le vent monta à 15 nœuds et le spi gréé pour le vent arrière avec tangon, bras et écoute échappa à notre contrôle. Le bras lâché un peu vite nous empêcha d'ouvrir le mousqueton, celui-ci s'envolant rapidement. Et nous nous retrouvâmes avec un spi parachute en l'air, et les points d'amure rendus à 5 ou 6 mètres de hauteur ! Après quelques instants de flottement, l'écoute fut larguée en grand, la chaussette rabattue et la bête rentrée sans encombre, mais avec quelques frissons quand même !

Le génois tint toute la nuit et au petit matin suivant (le 24 mars),...moteur ! La moyenne des 2 derniers jours avait bien baissé (240 miles) mais le moral était remonté au regard de nos réserves de gasoil !

Quelques heures de spi plus tard et de nombreuses heures de moteur après, nous eûmes en fin de journée un orage très violent avec un vent atteignant cette fois-ci 25 nœuds, mais de face. Heureusement ça ne dura pas, mais lors de l'orage suivant, nouvelle petite frayeur en voyant la couleur du gasoil dans les bols décanteurs. Celui-ci ressemblait plus à de la boue qu'à du fioul. Nos craintes quant à notre approvisionnement foireux à Penang s'avéraient fondées ! La purge des bols montra que s'il y avait de nombreux dépôts, la couleur du fioul était surtout liée à des matières en solution... que notre brave Volvo digéra sans trop de peine jusqu'à l'arrivée ! La nuit suivante fut illuminée à giorno par un festival d'éclairs qui entouraient Taranis de façon permanente, tous ça sans vraiment de vent, mais avec beaucoup de bateaux. En fait, nous suivions la route, très fréquentée, des pétroliers remontant du Moyen Orient en Asie et des cargos et porte containers d'Asie vers le Moyen Orient.



Quel beau spi !

Le lendemain, belle journée de spi, ternie par la chute de celui-ci le long du bateau, la pièce de tête (bien sophistiquée) ayant brutalement cassé. Après un chalutage de quelques minutes, nous le récupérâmes sans dommage et simplifiâmes la tête en la remplaçant par une manille ! En début de soirée génois tangonné par 10 nœuds de vent, puis... moteur, pour changer ! Mais en fin de nuit, un gentil vent de sud de 10 nœuds nous permit d'envoyer grand

voile et génois toute la matinée. La moyenne de ces deux derniers jours s'était maintenue à un peu plus de 240 miles et nos prévisions de consommation de gasoil revues à la baisse, ce qui nous rassérénaient grandement.

La journée du 26 mars, la nuit et le jour suivant se passèrent pratiquement tout au moteur, avec quelques brefs intermèdes de génois ou de spi. Mais la nuit d'après, les orages revinrent en force, avec des vents de 15 à 20 nœuds de face. Pour éviter de gaspiller du carburant nous mîmes à la voile avec génois seul, puis avec grand voile et génois en abattant de 40° par rapport à la route directe. Après une nuit à tirer des bords carrés au près serré, nous réutilisâmes la risée Volvo : la moyenne des dernières 48 heures en avait pris un coup : à peine 210 miles !

Mais il n'y avait plus qu'aux alentours de 200 miles et nous savions maintenant qu'il nous resterait encore une cinquantaine de litres de carburant à l'arrivée même si nous ne marchions plus à la voile. Notre moral était d'autant plus élevé que Jo fut enfin récompensé de ses efforts de pêche jusqu'ici infructueux et qu'il nous ramena un joli thon qui égaya bien l'ordinaire du bord. C'est là que le 28 mars à midi, nous vîmes arriver à fond de train un bateau de pêche (ressemblant à s'y méprendre à un boat people fatigué) dont l'équipage hurla à notre vue, nous demandant de stopper pour leur acheter des noix de coco, du poisson, ou plus simplement leur donner des cigarettes, de l'alcool, enfin tout ce que manifestement ils n'avaient pas. Mais les 6 ou 7 larrons en guenille, même s'ils n'avaient pas d'intentions belliqueuses ne laissèrent pas de nous inquiéter, d'autant que le capitaine de la barcasse (quand même plus grosse que nous) faisait des manœuvres d'intimidation en s'approchant très près de Taranis, en faisant mine de nous couper la route ou de nous aborder. A la fin nous cédâmes en leur envoyant un paquet de cigarettes qui tomba à l'eau entre les deux bateaux,... ce qui nous sauva, le bateau Sri Lankais mettant immédiatement en panne pour permettre à un de ses gredins de sauter à l'eau et récupérer le précieux butin. Mais, communiquant probablement par VHF, nous eûmes toute la journée de nouvelles frayeurs avec des pêcheurs surgis de n'importe où et recommençant les mêmes manœuvres. Nous n'en menions pas très large, mais préférâmes ne pas céder, la pression ne durant jamais bien longtemps (mais nous avons toujours un paquet de cigarettes à portée de main au cas où...). Cette stratégie dut peut-être porter ses fruits car le lendemain, les pêcheurs ne se déroutèrent plus !

La fin du voyage ne se déroula plus qu'au moteur et le seul incident qui émailla celle-ci fut à 40 miles de l'arrivée, la venue d'un gros aviso de l'armée Sri Lankaise qui nous demanda notre destination de vive voix (et en cinghalais !), leur VHF étant probablement dans le même état



L'entrée de la baie de Galle

de fatigue que leur vedette ! Et c'est juste après minuit (le 30 mars) par un beau clair de lune que nous mouillâmes dans la baie de Galle après une traversée de 1210 miles avec presque 150 heures de moteur ! L'entrée du port, barré par une chaîne, ne pouvait être effectuée de nuit, le port de Galle, siège de la Navy, ayant été attaqué et dynamité en 2006 par des plongeurs, les "Tigres Tamoul" qui revendiquaient l'indépendance du nord du pays depuis une trentaine d'années.

Le séjour en cette pauvre terre cinghalaise ...

Nous avons pris contact, quelques jours plus tôt, par email avec un "agent" (M. Chatura de la Tango Shipping Company), démarche obligatoire pour un bateau voulant faire son entrée au

Sri Lanka. Nous nous étions fiés aux recommandations d'un mail affiché à la marina de Penang envoyé un mois plus tôt par un plaisancier français qui avait fait le même trajet que nous. Chatura avait répondu au quart de tour (nous comprîmes plus tard que sa vélocité était proportionnelle aux tarifs qu'il pratiquait) et nous étions relativement sereins en prenant notre mouillage sous le "Watering Point" à l'entrée de la baie de Galle.

A 7 heures le lendemain matin, nous fûmes hélés par deux petits barcasses de l'armée (quand même équipées de mitrailleuses lourdes) - et qui nous avaient tourné autour toute la nuit - qui vinrent nous faire un brin de causette pour nous expliquer que la Navy allait s'occuper de nous dans les minutes qui suivaient, mais surtout pour réclamer bière, cigarettes, cadeaux... avec une insistance que nous jugeâmes un peu déplacée pour des représentants de l'ordre cinghalais ! Nous n'avions pas encore pris la mesure des coutumes locales ! Sur le coup de 11 heures, après de nombreux allers-retours des embarcations de la Marine qui nous tenaient au courant du développement de la situation et nous affirmaient à chaque fois que ce n'était plus qu'une affaire de quelques minutes, mais qui, surtout, revenaient à la charge pour quémander. Ils finirent par obtenir...une poignée de gâteaux secs (vis-à-vis desquels ils durent faire contre mauvaise fortune bon cœur), et nous eûmes le feu vert pour lever l'ancre. Le pire était que, pendant ces heures d'attente, nous ne vîmes aucun bateau passer les jetées, sauf un voilier français (Ad Hoc) qui, ignorant les mesures de sécurité, se fit jeter comme un malpropre en essayant d'entrer directement dans le port ! Le délai était, semble-t-il, dû aux formalités à remplir par notre agent auprès des autorités (et aux discussions sur le montant des bakchichs correspondants !). En arrivant aux jetées du port, nous dûmes embarquer 3 gradés de la Navy pour nous indiquer le chemin zigzagant entre les barrages flottants qui s'ouvraient devant nous et qui, à peine passés, se refermaient. Comme de bien entendu, les gradés en question réclamèrent bières et cigarettes !

Arrivés à notre quai d'accueil, nous eûmes alors la visite de notre agent, puis du médecin en charge de la santé (qui réclama, lui, des cadeaux pour son fils - mais n'aurait certainement été opposé à palper quelques dollars, tant il avait une tête de crapule), puis des douanes (qui nous soulagèrent à nouveau de quelques bières)... et je fus pris en charge par notre Chatura pour aller voir l'Immigration, et la Sécurité du port qui nous délivra des laissez passer ! En milieu d'après-midi, notre entrée officielle au Sri Lanka était terminée !



La visite des écoliers au Taranis

L'amarrage au quai n'était pas des plus confortable en raison de la houle qui entraînait largement et des allées et venues incessantes des embarcations de l'armée qui passaient plein gaz à 10 mètres du bateau. Nous y laissâmes un parebattage, 3 housses et transférèrent de la peinture du Taranis sur le gros pneu du quai, qui en revanche nous beurrâ à refus du noir de caoutchouc sur la dite peinture ! Et, bien sûr, une chaleur à crever, sans vent, mais avec des moustiques et des chiens qui passaient leur nuit à hurler à la mort sur le quai qu'ils garnissaient de leurs crottes ! Nous découvrîmes les sanitaires du port qui étaient aussi un lieu d'observation privilégié de la faune locale (cafards, araignées volantes, fourmis, scolopendres...) et dont la propreté incitait à garder les tongs pour prendre la douche. Car, bien sûr, il fallait faire de l'eau au bidon depuis les sanitaires (une cinquantaine de mètres sous le cagnard) !

Dès le premier soir, nous essayâmes le "tuk tuk" pour aller en ville (un petit véhicule à trois roues avec un moteur de Solex, couvert et équipé d'une banquette arrière pour 2 personnes - mais 3 s'y serraient souvent), et trouver un distributeur automatique d'argent. Dès le passage des barrières de la zone militaire, où nous devons montrer patte blanche, nous fûmes harcelés par 3 ou 4 "tuk tuk" pour nous emmener en ville, au restaurant, au marché..., ou nous organiser un tour, enfin bref, chacun d'entre eux était une agence de voyages à part entière. Heureusement, notre agent nous avait prévenu du "tarif" normal à accepter des pétrolettes (les premiers demandèrent 3 fois ce tarif !) et de ne se laisser harceler ou baratiner à aucun prix - ce que nous fîmes avec beaucoup de difficultés, celles-ci nous suivant sur des centaines de mètres... Notre première virée s'effectua finalement...à pied ! Le contact initial avec Galle s'avéra bien décevant : la ville grouillait de cinghalais accrocheurs, voulant à tout prix nous entreprendre pour nous vendre quelque chose, ou nous rendre un service...toujours payant, au milieu d'un habitat misérable et sale, et d'odeurs fortes de poisson séché nous rappelant le Chine des années 90.

Le lendemain, Jo fut pris à partie dès sa sortie de la zone portuaire par des chauffeurs de tuk-tuk qui lui expliquèrent que notre agent pratiquait des tarifs très élevés (nous nous en étions rendus compte quand il fallut aligner les 350 US Dollars, pour la réalisation des formalités !) et des méthodes qui les poussaient à la ruine en entravant leur petit business maffieux entre les autorités du port et nous ! Nous nous dégageâmes rapidement de cette engeance pour filer en ville, Jo pour modifier son billet d'avion afin d'être à Pâques en famille, et moi pour acheter des bidons supplémentaires de stockage de fuel en prévision de futures traversées peu ventées ! Quand nous revînmes, le ménage avait été fait avec l'aide de la police (aux dires de Chatura) et l'ambiance plus calme. Cette "échauffourée" nous avait cependant permis d'avoir une idée plus précise des prix du gasoil, des tours opérateurs, des services... Nous fîmes également connaissance de l'équipage du Ad Hoc amarré devant nous, Yves et ses équipiers Jean-Pierre et Marcelline qui ramenaient le bateau en ferrociment depuis Hong Kong jusqu'à la Réunion en faisant la même route que nous. Enfin, le soir, nous allâmes essayer le grand restaurant historique du très bel hôtel Cloenberg (datant de l'époque de l'occupation hollandaise de la ville) situé à un jet de pierre du bateau, mais dont les prix ne permettait l'accès qu'à des visiteurs étrangers !



Les pêcheurs Sri Lankais

Pressé de rentrer en France, Jo nous quitta au matin du jour suivant, 2 avril, qui, pour nous, fut consacré à la préparation du plein de fuel (200 litres supplémentaires seraient embarqués dans des jerrycans pour la grande traversée vers l'île Maurice) et à la révision du moteur. Après d'âpres discussions sur le prix, nous réussîmes à rabattre un peu les prétentions de notre agent, qui avait un monopole exclusif de la livraison du gasoil sur la base, mais le payâmes quand même 30% plus cher qu'à la station service et le

lendemain, nous engrangions 700 l de fuel pour parer à toute éventualité future de pétrole !

Nous découvriâmes petit à petit la ville, prîmes nos habitudes dans un restaurant local qui avait une carte impressionnante de plats locaux bien préparés, hantâmes les supermarchés (où, grâce à nos têtes d'étrangers, nous étions accueillis par de charmantes cinghalaises en sari qui nous guidaient personnellement dans les rayons pour remplir notre panier), les très beaux marchés aux légumes et aux fruits, et visitâmes un peu les environs plus touristiques de la

ville, qui ne nous laissèrent d'ailleurs pas un souvenir impérissable. Nos plus grands questionnements étaient relatifs à l'absence totale de viande fraîche dans les supermarchés (seuls se battaient en duel quelques poulets congelés et quelques cubes de viande dégelées peu appétissants). A force de poser des questions, nous comprîmes que ceci était lié aux religions : la majorité bouddhiste du "petit véhicule" du Sri Lanka et de Thaïlande - par opposition "au grand véhicule" du Tibet, de la Chine et du Japon - est théoriquement végétarienne (mais ils mangent quand même un peu de poisson et de poulet), une forte minorité hindoue ne mange pas de bœuf, ni beaucoup d'autres viandes et la petite minorité musulmane ne mange pas de porc. Seuls une poignées de chrétiens et de touristes mangent de tout !

Et finalement au bout de quelques jours, nous étions comme des poissons dans l'eau au milieu de toute cette saleté, de ce bruit et de ces odeurs. Nous ne nous sommes jamais sentis en danger (même si nous faisons un peu attention aux pick pockets) et n'étions même plus gênés par le harcèlement (qui s'était allégé, les locaux nous ayant reconnus comme n'étant plus des pigeons potentiels aussi vulnérables qu'au premier jour). Nous éprouvions même un certain plaisir à déambuler au milieu des camelots et des étals hauts en couleur qui vendaient à peu près de tout et qui envahissaient la plupart des rues.

Ayant gardé un souvenir impérissable d'un précédent voyage au Sri Lanka que nous fîmes il y a une vingtaine d'années, nous décidâmes de nous organiser un petit tour afin de revoir les plus belles choses qui nous avaient marqué. Une consultation rapide des agences (via l'équipage de Ad Hoc qui fit la même démarche), de notre Chatura, dont les prix étaient 2 fois ½ plus élevé, nous permit d'arrêter notre choix sur "Marlin Voyages" qui nous parut le moins filou du lot, ce qui s'avéra exact.

Ainsi le 6 avril, nous embarquâmes au petit matin dans une estafette (un peu cabossée, mais dont la climatisation fonctionnait à merveille) avec notre chauffeur, qui s'avéra un excellent guide, nous proposant un programme, et l'adaptant à nos goûts, nous décrivant les spécificités politiques - nous étions en pleines élections législatives -, culturelles et religieuses de son pays et nous faisant découvrir des curiosités auxquelles nous aurions échappé sans lui. Après avoir jeté un coup d'œil sur les pêcheurs à la ligne plantés sur leurs piquets de bois dans les rouleaux (dans le temps ils étaient debout sur une jambe, ils sont maintenant assis sur une petite traverse !), le long de la côte sud, nous visitâmes le phare de Dondra au large duquel nous étions passés quelques jours plus tôt, âgé d'un peu plus d'un siècle et datant de l'occupation anglaise (Ceylan a connu un destin similaire aux Indes ou à la Malaisie - occupation de comptoirs par les Portugais, puis les Hollandais et enfin colonisation anglaise jusqu'à l'indépendance après-guerre). Nous remontâmes ensuite vers le centre de l'île, en s'arrêtant pour déguster du yaourt de buffle arrosé de miel de coco (une spécialité qui nous avait intrigué sur le marché de Galle), et pour visiter un site religieux où de grands bouddhas associés à des dieux et des déesses hindoues sont gravés dans le granit depuis 2000 ans environ. Le soir, nous étions dans les montagnes avec une température idéale pour nous (23 à 24°C), mais très fraîche pour notre guide et fîmes l'ascension d'un petit piton rocheux au milieu des plantations de thé qui nous fit découvrir un paysage admirable.

Le lendemain, nous prenons le train sur la moitié du trajet, qui va de Elia



La cueilleuse de thé

jusqu'à Kandy (l'ancienne capitale de l'île) dont la voie unique a été construite par les Anglais. Ce fut une expérience hors du commun de découvrir des paysages de montagne somptueux avec des plantations de thé bien organisées, mais aussi des cultures maraîchères en terrasse avec des paysans et leurs habitations en torchis, qu'on aurait dit sortis d'un film retraçant la vie aux champs au Moyen Age, de voir les paysans marcher partout sur les voies et s'écartant quand le train sifflait (la vitesse de pointe de celui-ci n'excédant guère les 30 km/h). Sur les conseils de notre mentor nous avons pris des 1ères classes (qui étaient à peu près 100 fois plus chères que les 3èmes classes surpeuplées) pour pouvoir faire des photos : nous avons l'impression de vivre le tournage d'un épisode des "trains du monde" ! Récupérés par notre chauffeur avec un peu de retard (car la route était encore plus difficile que le trajet ferroviaire



Les danses traditionnelles

!) nous visitâmes une fabrique de thé et rafraîchîmes nos connaissances sur les Pekoe, PBO, thés verts et autres spécialités. Des embouteillages monstrueux nous attendaient à l'entrée de Kandy et il fallut toute l'habileté de notre conducteur pour nous faire arriver juste à temps pour assister à un spectacle de danse traditionnelle religieuse cinghalaise (très semblable à des danses indiennes). La visite du magnifique temple de la dent de Bouddha, haut lieu de pèlerinage pour tout bouddhiste sri lankais, clôtura une journée bien remplie.

Le dernier jour du tour commença par la visite d'un petit musée de pierres précieuses, où nous fûmes tout de suite pris en main par un vendeur volubile, nous vantant les mérites des plus beaux saphirs locaux (les plus beaux du monde...à des prix très raisonnables, selon lui). Après un âpre marchandage, nous repartions nantis de notre lot de bagues et... délestés de nos euros ! Puis ce fut la visite du jardin botanique, un des plus beaux que nous connaissons (c'est aussi le plus ancien au monde), d'un jardin aux épices (où nous nous fîmes refiler à prix d'or les produits miracles de la médecine traditionnelle cinghalaise), mais nous ratâmes le bain des éléphants car c'était jour d'élection ! Nous en vîmes quand même un trempoter du haut de la route. Puis ce fut le long retour vers Galle pendant lequel notre accompagnateur nous commenta les effets dévastateurs de la guerre civile et du tsunami de 2006. En effet, la guerre a ravagé le pays pendant 30 ans et vient de se terminer il y a quelques mois par l'élimination des terroristes tamouls d'origine indienne au nord du pays (grâce à un président actuel très ferme et apparemment très populaire qui a su négocier la neutralité de l'Inde dans ce conflit). Quant au tsunami, ses traces sont encore bien visibles sur toute la côte sud et est du pays. Nous découvrîmes aussi que même si le niveau de vie est très bas et le pays surpeuplé (20 millions d'habitants pour une superficie qui fait 1/9ème de la France), la nature est tellement généreuse au Sri Lanka qu'on ne peut y mourir de faim - le midi, nous nous arrêtions dans des "sandwicheries locales" ou pour moins d'un euro on pouvait manger à deux et prendre un thé.

Bien contents de notre tour (et nous n'avions pas refait toute la partie historique du centre et du nord de l'île avec ses temples fameux), nous nous dîmes que c'est quand même un voyage qu'il vaut mieux faire d'un coup d'avion que d'un coup de Taranis !



La dent de Bouddha dans ses 7 sarcophages

D'autant plus qu'au retour, ce fut la course à l'avitaillement (et c'était un gros avitaillement) où nous grappillâmes les ressources rares de chaque supermarché !

Enfin le 10 avril au matin, après avoir attendu notre clearance un temps certain, nous dérapions avec plaisir de l'inhospitalier quai de Galle (après une ultime visite des gradés de la Navy, qui en furent pour leur frais quant aux cigarettes et bières toujours réclamées avec autant d'insistance) pour un long voyage qui allait nous mener à un autre bout de l'océan indien...

Les Chagos, terres promises ...



Après une matinée au moteur, nous profitâmes d'un petit vent de sud-sud-est qui nous déhala au près serré à 30° de la route,...mais c'était çà où brûler du gasoil dont nous avons compris qu'il fallait en économiser les ressources. Nous avons également perçu, en examinant les "gribs" météo (carte des vents) que, au moins jusqu'à la zone de convergence intertropicale (ZCI), nous aurions des vents contraires, la mousson de sud-ouest étant déjà installée.

La première nuit nous mit tout de suite dans l'ambiance avec un orage accompagné d'éclairs et d'une pluie battante, mais sans grand vent, ce qui nous permit de faire beaucoup de moteur...et une moyenne honorable !

La nuit suivante donna le ton du restant du voyage : dès que le vent montait au dessus de 10 nœuds, il était de sud ou plus souvent

de sud-ouest, c'est-à-dire pile dans le nez ! Et nous passâmes ainsi plus de 12 heures à tirer des bords carrés. En effet, outre le fait que ces petits airs ne permettaient pas de serrer le vent de trop près (même en mode girouette du pilote), nous avons attrapé le contre courant équatorial qui nous venait d'ouest et était plus souvent de 2 nœuds que d'1 nœud. La totale !... Mais ces deux premiers jours nous avaient quand même vu abattre 200 miles sur la route directe, ce qui ne nous sembla pas si mal.

Le 13 avril fut la journée catastrophe : non seulement le vent restait vissé au sud-ouest, mais il se renforça allègrement, dans une succession ininterrompue de grains, pour atteindre les 20 nœuds, puis les 30 nœuds...ce qui nous valut en prime un joli pion dans le carré à travers un panneau mal fermé ! La chaleur était lourde et le bateau ressemblait plus à une étuve-shaker qu'à un voilier de plaisance. Nous laissons passer les grains les plus violents en enroulant le génois et avec la grand voile à 2 ris et le contre courant équatorial, nous eûmes même la surprise de nous retrouver à faire du nord à ½ nœud alors que notre étrave était pointée vers l'ouest. Le moral en pris un coup terrible quand le lendemain matin, le bilan de la route sur le fond fut de 39 miles en 24 heures !

Le beau temps revint les 2 jours suivants avec des vents légers, mais toujours de sud-ouest qui nous permettaient cependant de tirer des bords moins carrés. Nous avons décidé de privilégier une route sud qui nous éloignait un peu des Chagos, mais nous permettrait

d'attraper plus vite des vents de sud-est qui devaient préfigurer les alizés de l'hémisphère sud. La moyenne sur le fond remonta un peu cependant (grâce aux quelques heures de moteur grappillées çà et là) à 120 miles en 2 jours. Ce n'était quand même pas faramineux ! Quelques grains nous laissèrent à penser que nous avions atteint la ZCI (nous passâmes l'équateur le 15 vers 14 heures), mais le vent, quand il revenait à sa direction d'origine après le grain restait obstinément calé au sud-ouest et nous n'avions pas reconnu le temps du pot-au-noir que nous avions traversé dans le Pacifique. En fait, nous n'identifiâmes jamais vraiment cette ZCI...où crûmes l'identifier 3 ou 4 fois !

Et nous continuâmes ainsi imperturbablement à tirer des bords, en privilégiant toujours une route plus sud dans des petits airs (où nous marchions entre 2 et 3 nœuds), entrecoupés de grains où le vent montait à plus de 20 nœuds à chaque fois en continuant à abattre 120 miles sur la route directe... en 2 jours (et toujours avec un peu de moteur !). Nous nous demandions si nous arriverions un jour aux Chagos !

Quel beau doublé !



Le 18 avril, le vent resta à l'ouest pratiquement toute la journée et nous permit de faire directement du sud...quand il dépassait 3 nœuds ! et brutalement après une longue période de calme, le vent bascula à l'est ! Quelle joie pour l'équipage... Nous étions par 3°S et dans la deuxième partie d'une ZCI bien peu marquée ! Et les deux jours suivants, malgré de tous petits vents, notre moyenne revint à 100 miles par jour sur la route directe, le contre courant équatorial ayant eu le bon goût de mollir très fort ! Les grains passaient toujours mais moins marqués que dans la première partie du voyage. Bref, nous vîmes le bout du tunnel... ou crûmes le voir !

En effet, l'atterrissage se présentait bien, nous devions arriver dans la matinée afin de voir les patates de corail qui envahissent le lagon de l'atoll Salomon, avec la belle assurance que nos cartes étaient bonnes. La seule petite difficulté était un vilain récif (Blenheim) près de notre route qu'il valait mieux approcher avec respect, et nous avions prévu de passer à 2 miles de celui-ci au lever du jour. Et c'est là qu'une heure avant le lever du soleil, nous nous prîmes un grain d'une rare violence (le vent monta à 35 nœuds en l'espace de 10 minutes...mais nous étions rôdés pour la prise de ris), qui dura plus de 2 heures. Le vent était passé à l'ouest et nous nous mîmes à la cape courante cap à l'ouest-nord-ouest (à cause de ce fichu récif que nous ne vîmes d'ailleurs jamais). Le restant de la matinée se passa sous la pluie avec une visibilité médiocre et un petit vent d'ouest (ce qui nous inquiéta fort pour la suite du séjour, le mouillage recommandé étant seulement abrité du secteur est). Et comble de bonheur, les cartes qu'on nous avait affirmé être juste s'avérèrent décalées de 0,3 mile. Chantal en figure de proue pour essayer de discerner les patates de corail et un des bateaux au mouillage nous guidant par VHF (Aturé, avec lequel nous sympathisâmes ensuite) furent les éléments décisifs d'une entrée réussie et d'une prise de mouillage à distance respectable du rivage des îlots Takamata et Fouquet par 23 mètres de fond. Nous avons atteint, non sans mal (au bout de 11 jours pour 830 miles en ligne directe), la terre promise, après une des traversées la plus pourrie et la plus lente que nous ayons connues !

La première chose importante que nous fîmes fut... le tour du cadran, tellement nous avions de sommeil à récupérer ! et de commencer à lier connaissance avec les bateaux du plan d'eau qui étaient au nombre d'une petite dizaine, certains allant et venant entre ce mouillage, celui de l'île Bodam (au fond de l'atoll Salomon), plus abrité de tous les vents mais difficile à

atteindre en raison des patates de corail qui jalonnent le lagon et ceux de l'atoll de Perros Banhos à une vingtaine de miles de là.

Très rapidement, au cours d'un apéritif d'accueil à bord d'Aturé (avec un punch ou un vin de riz fait maison - douçâtre et insipide), nous réalismes que le séjour aux Chagos allait durer plus que prévu ! En effet, du fait des changements climatiques, la saison des cyclones dans l'hémisphère sud, qui se terminait traditionnellement fin avril, dure maintenant jusqu'à fin mai (et les cyclones tardifs sont les plus violents). Les vieux routards du plan d'eau qui écumaient l'Indien depuis des années nous dissuadâmes vivement de partir dans les jours qui suivaient, ayant vu, ces dernières années, circuler des cyclones jusqu'au 15 mai. Notre routeur de fiston nous confirma ceci par mail à travers la statistique de ces 10 dernières années !

Le seul vrai petit problème que nous rencontrâmes alors fut que nous étions un peu court en nourriture, n'ayant prévu que de mettre 3 semaines environ pour aller du Sri Lanka à l'île Maurice. Mais à peine en avons nous parlé à Aturé que nos voisins de mouillage vinrent nous proposer leurs services ! Nous fîmes du troc : serviette de bain, bouteille de jus de citron,... contre farine et levure (pour le pain), poisson, hameçon, et même essence pour l'annexe ! et comme nous avons avoué être de piètres pêcheurs, pratiquement tous les jours un bateau venait nous apporter du poisson frais pêché ou chassé. Nous passions même commande, à nos navigateurs chasseurs sous-marins et pêcheurs du Larzac d'Aturé, du poisson que nous voulions (red snapper, carangue,...ou à défaut bonite, pour les mauvais jours...et bien sûr en filets !).



Les habitués du coin nous livrèrent tout leur savoir en matière de survie chagossienne : comment pêcher du bateau au mouillage et trouver les espèces de bulots qui serviraient d'appât, attraper des crabes de cocotier de plusieurs kilos, obtenir des cœurs de palmier et bien sûr débarrasser les noix de coco (ce que nous avons déjà appris à faire en Polynésie). Et ça a marché !

Nous primes du bateau de superbes red snapper de plusieurs kilos, que Chantal mit aussitôt en conserve !) et même un requin à pointes noires d'un peu plus d'un mètre. La lutte fut chaude et serrée (je voulais à tout prix récupérer mon hameçon) mais je me maintins toujours à bonne distance de ses dents qu'il avait fort pointues. Ce requin à pointes noires qu'on dit inoffensif avait quand même une allure sacrément belliqueuse au bout de ma ligne ! Le plus triste de l'histoire, fut qu'après avoir bataillé et découpé des filets de belle taille, on nous garantit que c'était immangeable ! Il servit juste d'appât pour les

prises suivantes !

Nous fîmes plusieurs expéditions à terre sur Takamata, puis plus tard sur Bodam où au cœur de la jungle, infestée de moustiques, nous traquâmes ces énormes crabes de cocotiers dont une paire de pinces suffisait à nous faire un repas ! Ces crabes sont délicieux, meilleurs que nos gros tourteaux car la chair est riche, engraisée à la noix de coco. J'avais adopté une méthode de chasse très personnelle : je chassais au marteau ! En effet, ces bestioles ont des pinces

impressionnantes (capables de percer et d'ouvrir des noix de coco, et, à l'occasion, de sectionner un doigt imprudent) et plutôt que de les plaquer au sol pour essayer de les ligoter, je les traquais avec un croc d'inox, les piquais et leur assénais quelques coups de marteaux sur la tête pour récupérer le thorax, les pattes et les pinces ; çà faisait un peu massacre à la tronçonneuse mais c'était redoutablement efficace. On s'efforçait ensuite d'effacer ses traces car ces méthodes de survie sont rigoureusement interdites (heureusement les contrôles in situ devaient être assez rares mais les contrôles administratifs des permis de mouillage de la part des "poken" (english spoken - les militaires de Diego Garcia) ne furent pas faits à la légère et se passèrent très mal pour certains qui n'avaient pas ce fameux permis - expulsion immédiate et 1100 Euros d'amende !).

Pour les coeurs de palmiers, c'était plus physique ! Il fallait choisir un palmier de 30 cm de diamètre, pas trop haut, et couper le tronc sur 30 cm en partant du début des feuilles. Certains faisaient ce boulot de bûcherons à la machette, pour ma part j'avais trouvé l'égoïne plus efficace (surtout quand on n'a pas de machette !). Tout çà pour ramener d'un cocotier de 10 m de haut, un petit saladier de cœur, mais qui était un régal de légumes verts ! Le seul problème est qu'on dépensait plus de calories qu'on en récupérait.

Les crabes de cocotiers avant préparation !



Le pire, c'est que pour faire tout çà nous nous enfions au coeur de l'île dans une jungle épaisse et qu'à force de toupillonner, il était facile de se perdre. Ainsi, la première fois, après avoir erré un moment avec notre seau de crabes et de coeurs de palmiers, nous ressortîmes ...de l'autre côté de l'île. Les 2 km à pied en longeant la mangrove dans 70 cm d'eau pour revenir à l'annexe nous semblèrent bien longs sous le cagnard ! D'autant plus que les requins passaient à 5 mètres de nous (et ce n'était pas facile de reconnaître un "pointes noires" inoffensif d'un "citron" - beaucoup moins inoffensif - qu'on pouvait voir autour des bateaux au moment du vidage des poissons !

Dans nos moments de repos (mais avec la chaleur, un rien nous débordait !), nous lisions beaucoup, dormions encore plus, nous baignions peu (l'eau était trop chaude et salée et il suffisait de jeter un oeil depuis la jupe du bateau pour se croire dans l'aquarium tropical de La Rochelle !). Nous étions aussi très occupés à chasser les sternes (en leur criant après ou en leur jetant force seaux d'eau) qui passaient leur temps à piailler sur notre balcon avant (il y en avait parfois 8 qui se serraient les pattes sur notre balcon) et à nous beurrer à refus de guano nos feux de route avant !

La vie sociale était également très active : pique nique sur la plage autour de délicieux mérous grillés, bavardages et menus bricolages entre équipages, invitations sur les bateaux,... Nous retrouvâmes avec plaisir Armelle, un magnifique bateau belge en aluminium de 17,50 m rencontré à Morea, à l'équipage duquel Chantal fit sa spécialité de crabes de cocotiers et spaghettis à la crème ! Heureusement que notre nouvelle annexe se montra à la hauteur de nos espérances : nous y étions enfin au sec au niveau des pieds comme des fesses (petit banc et gros boudins) !

Le 8 mai, cependant, à quelques jours du départ (nous avions opté pour un départ le 11 en estimant prendre un risque raisonnable vis-à-vis des cyclones tardifs, que de toutes façons nous pistions avec attention), le temps se dégradait. Une vilaine dépression équatoriale nous tomba dessus à bras raccourci et nous eûmes 24 heures de pluie sans discontinuer (et toujours

avec 30 à 35°C de température) et le lendemain matin, il y avait plus de 50 l d'eau dans l'annexe accrochée à l'arrière du bateau. Le vent s'était mis à souffler d'ouest, c'est à dire juste dans l'axe de la passe en face de laquelle nous étions mouillés et nous poussait, pas gentiment du tout, sur la plage. Pour tout arranger, nous avons jeté l'ancre dans plus de 20 m d'eau sur des coraux dans lesquels tout le monde sait (enfin, tous les tourdumondistes le savent) qu'une ancre ne tient pas ! Enfin bref, nous passâmes une nuit d'angoisse, et nous nous décidâmes finalement à aller au fond du lagon, en face de l'île Bodam, par un jour de soleil, avec celui-ci dans le dos et des lunettes de soleil polarisées qu'on nous avait prêtés, pour pouvoir voir les patates de corail qui parsèment le dit lagon tous les 200 m. Le mouillage y était un peu plus abrité et nous en profitâmes pour visiter un village abandonné par les Chagossiens qui furent virés par les anglais en 1963. La jungle avait vite repris ses droits (les moustiques aussi) et le spectacle y était un peu tristounet.

Enfin, le 11 mai, le régime riz-pâtes, avec carangue ou crabe, et noix de coco en dessert, le tout arrosé d'une délicieuse eau citronnée commençant à nous peser beaucoup (nous nous surprîmes à rêver d'un gros charolais juteux avec des haricots verts, arrosé d'un vieux Bourgogne), nous décidâmes de partir, accompagné d'Aturé. Son skipper, Patrick, ayant décidé de jeter un coup d'œil en tête de mât juste avant le départ, redescendit blême ayant constaté qu'un de ses haubans avait des fils d'inox cassés au niveau du sertissage (4 ou 5 autour du toron), et c'était le hauban bâbord, celui qui encaisserait tous les efforts au cours de la descente vers Maurice. Heureusement, Patrick, prévoyant, avait des embouts à sertissage mécanique de rechange (Norseman) et, avec un de mes ridoirs de cadène (de rechange), il put reconstituer une fixation solide dans la coquille de mât du hauban. Mais finalement, toujours inquiet et pas prêt à partir, Aturé décida de s'accorder encore quelques jours de répit et, après lui avoir donné un coup de main, nous dérapâmes le 12 mai des Chagos avec un certain soulagement après qu'un dernier incident nous ait un peu stressé. Au moment de relever l'ancre, le guindeau se mit à tourner comme un fou, nous dévidant nos 60 mètres de chaîne (et nos 100 m de bout si je ne les avais pas stoppé du pied) en attendant que Chantal coure ouvrir le contacteur de l'engin. Le contact du relais, très sale, était resté collé ! Un échange standard résolut le problème en 10 minutes avant de remettre en état la pièce de rechange.

L'île de France, ou Maurice la belle ...



Le début de cette longue traversée fut salué par quelques heures de moteur à petite vitesse, le courant sud-équatorial nous aidant bien en améliorant notre vitesse d'un petit noeud, que nous gardâmes d'ailleurs jusqu'à l'arrivée. Puis le vent se leva doucement de sud puis sud-sud-est pour s'établir à 15/20 noeuds avec des rafales à 25 au passage des grains fort nombreux. Nous faisons cap au près serré vers Rodriguès, sur les conseils des routards de l'Indien qui nous avaient vivement encouragés à maintenir ce cap pendant 800 ou 900 miles avant d'abattre sur Maurice, car nous risquerions bien alors de rencontrer un front ou une dépression qu'il serait plus facile de

négocier au grand largue qu'au près bon plein... ce qui ne manqua pas d'arriver.

Mais après une première nuit un peu difficile, avec un ris dans la grand voile et un bon bout de génois, nous avons pris notre rythme au près bon plein, la vitesse du bateau ne descendant jamais en dessous de 6 nœuds. Ayant rapidement perdu le porte hélice de notre hydro générateur (le bout déjà un peu usé n'avait pas résisté à la mer forte dans laquelle nous étions déjà), nous fûmes obligés de mettre à la cape pour recharger les batteries, craignant qu'une gîte trop forte soit mal acceptée par le groupe électrogène. Les 24 heures suivantes furent du même tonneau avec ces arrêts pour recharger les batteries, ce qui ne nous empêcha pas d'abattre 280 miles en 2 jours à une allure très proche du vent. Le moral était au beau fixe !...mais nous guettions la sortie de cet axe de dépression équatoriale et l'entrée dans les alizés avec impatience pour avoir des vents plus est que sud !

Le vent baissa progressivement jusqu'à 10 nœuds, pour devenir nul dans la nuit du 14 au 15 mai et de nouveau la risée Volvo fut fort utile. Nous eûmes alors du petit temps d'est (de petits alizés essoufflés) où nous alternâmes moteur et voiles (la grand voile battant comme une damnée dès que le vent descendait en dessous de 7 ou 8 nœuds), pendant pratiquement 2 jours. La moyenne s'en ressentit (225 miles en 2 jours) mais nous étions toujours au bon cap.

En fin d'après-midi du 17 mai, après avoir parcouru un peu plus de 600 miles, au vu de la météo qui annonçait de l'est plutôt fort pour les jours à venir, nous décidâmes de mettre cap directement sur Maurice en abattant franchement pour nous retrouver sur l'arrière du travers avec un alizé de 15 à 20 nœuds. Cet état de grâce ne pouvait durer ! Dès le lendemain soir, c'était reparti à 25 nœuds avec des grains à 30 nœuds qui se succédaient rapidement et un ciel qui tenait plus du ciel irlandais que du ciel alizéen. Les bulletins météo nous parlaient à nouveau d'axe dépressionnaire, de thalweg et autres fronts sur notre passage !

Et le 19 mai au matin, nous étions dedans avec 25 à 35 nœuds en permanence et des rafales à 40 nœuds dans des grains qui se succédaient sans discontinuer. Nous étions sous grand voile seule à 3 ris, heureusement au grand largue, avec le pont du bateau balayé par les vagues sans discontinuer. Nous mettions juste le nez dehors (et dans le cockpit seulement !) pour prendre quelques photos de la mer que nous n'avions jamais vu aussi grosse, rectifier le cap en évitant de justesse les pions d'eau de mer qui nous arrivaient dessus ou jeter un coup d'œil sur les cargos dont le passage était relativement fréquent.



Une belle vague !

Enfin, le 21 mai au matin, le vent daigna baisser d'un cran et à midi, nous retrouvions un ciel d'alizés avec 15 à 20 nœuds mais avec une mer restée forte. La météo, via les "gribs", avait prévu le changement de temps presque à l'heure près ! Le bon côté des choses est que nous avons abattu plus de 440 miles en 3 jours ! Vers minuit, abrité par l'île, nous arrivâmes en vue de Port Louis, après une traversée rapide, mais chahutée, et nous dûmes jeter l'ancre dans une petite baie tranquille (Tombeau bay), en attendant l'ouverture du port le lendemain matin.

A notre grande surprise, à l'arrivée, ayant fait notre déclaration d'entrée en anglais, nous fûmes accueillis à la VHF par un Mauricien claironnant, apprenant que nous venions de France, "mais nous parlons français, et vous êtes ici chez vous...", alors que nous avons perdu l'île Maurice sous Napoléon au bénéfice des Anglais et que celle-ci est indépendante depuis une quarantaine d'années ! Mais l'entrée officielle fut, comme à l'habitude, marquée par la

visite de nombreuses administrations : immigration, santé, douanes, brigade antidrogue qui fouilla le bateau de fond en comble (mais au pas de course), et pour finir coast guards, avant d'aller à la marina Caudan (un nom bien pompeux pour 2 quais qui peuvent accueillir une douzaine de bateaux),... où il fallut refaire des papiers avec les autorités du port.



Port Louis et son Harbour Front

Après avoir renoué avec la civilisation avec bonheur et retrouvé un régime alimentaire plus riche (probablement trop riche !) et plus varié, nous décidâmes alors de laisser le bateau à Maurice pour retourner en France, pour faire face à de nombreux problèmes familiaux en suspens. Le plus difficile fut de trouver la bonne solution pour laisser le bateau : une règle d'or à Maurice veut que le skipper n'abandonne jamais son navire. Il fallait donc, soit laisser le bateau sous la surveillance d'un skipper

"assermenté" dans un mouillage ou à la marina Caudan, soit le mettre au sec sous couvert de pseudo réparations, sous la responsabilité d'un chantier. Nous choisîmes cette solution qui, quoiqu'un peu plus onéreuse, nous apportait une grande tranquillité d'esprit.

C'est ainsi, qu'après avoir fait le tour de Port Louis (et de son célèbre marché haut en couleurs) et de la partie nord de l'île où, accompagné de notre fidèle Raschid (notre chauffeur de taxi attiré), nous allâmes voir le mouillage forain de Grand Baie, où nous aurions pu laisser le bateau, Taranis fut sorti de l'eau (avec nous dessus) par un gros travellift de 250 tonnes pour être gentiment mis au sec pour environ 5 semaines.

Et le 29 mai, nous laissâmes Taranis se reposer quelques semaines de son long périple dans l'Océan Indien, dans cette si jolie île francophone (que nous avons bien l'intention de visiter au retour).

Chantal et Pierre



Taranis campé sur ses blocs

Annexe

