

Richard's Bay (Afrique du Sud), le 28 octobre 2010,



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

Après un court séjour en France pour régler nos affaires de famille et faire une bise aux parents, enfants et quelques amis, nous revînmes à Port Louis le 9 juillet accompagnés de notre petit-illot de 9 ans, Louis - dit Loulou pour les intimes. A peine arrivés, cueillis par Raschid, notre chauffeur de taxi préféré, ce fut la course contre la montre pour remettre à l'eau et préparer le bateau avant l'arrivée du fiston, 2 jours plus tard. En 2 heures de temps, le bateau retrouvait des anodes neuves, le chantier était payé moitié en roupies, moitié en euros, les bagages déballés et le bateau remis à l'eau. Amarré à la marina Caudan, il ne restait plus qu'à regréer Taranis et à faire un solide avitaillement avant de cueillir Fred à l'aéroport... où, bien sûr, l'avion avait 3 bonnes heures de retard !

Les premiers jours des retrouvailles furent consacrés à la visite de Port Louis, de son joli marché, du "Harbour Front" très sélect, des petites ruelles de la vieille ville et du petit musée du port, retraçant l'histoire de l'île et où est exposé le fameux timbre "blue penny" de Maurice, qui vaut plusieurs millions d'euros en raison d'une faute d'impression, et surtout de sa rareté.

Une petite baignade des enfants à la plage de Balaclava sur la côte ouest et encore un gros avitaillement plus tard (et une nouvelle petite fortune dépensée en taxi..., Raschid sachant fidéliser ses clients et les faire cracher au bassinet crescendo), nous mettions en route le 14 juillet pour faire le tour de l'île en bateau, la météo étant exceptionnellement clémente pour la saison.

#### *Un tour de l'île Maurice plutôt chahuté ...*



La première étape d'une vingtaine de miles se fit au moteur et nous mena vers le sud-ouest à Grande Rivière Noire, dans un mouillage bien abrité, mais où nous commençâmes à connaître le reporting aux Coast Guards qui nous suivirent pas à pas tout au long du tour de l'île en nous faisant remplir et signer des papiers à n'en plus finir et où pas une journée ne s'écoula sans leur visite pour savoir si nous allions bien et si l'équipage était toujours le même !

La visite du village de Rivière

Noire, le lendemain, ne nous laissa pas un souvenir impérissable, d'autant plus que l'on était un jeudi, jour où tous les magasins ferment l'après-midi (une trace du passage des anglais avec "l'early closed day"). Mais les plongées en apnée commencèrent à être bien belles, au milieu de coraux un peu ternes mais avec des poissons exotiques parés de mille couleurs.

La fin du beau temps étant annoncée pour le surlendemain, nous dérapâmes le 16, toujours au moteur, mais avec des alizés qui commençaient à fraîchir le long de la côte sud de l'île, particulièrement inhospitalière. Après une longue étape de 45 miles, et une entrée pas trop difficile à travers le récif, par la passe sud, nous nous retrouvâmes dans le lagon qui abrite le premier port de l'île, Vieux Grand Port, où se déroula en 1810 la seule bataille navale que nous gagnâmes contre les Anglais, sous Napoléon ! Des



*Le lagon sous le soleil*

bouées, équipées de fanions aux couleurs françaises et anglaises, marquaient l'emplacement des 8 navires en présence, en vue des festivités commémoratives qui devaient se dérouler fin juillet. Le seul problème était que nous étions mouillés par 15 à 18 m de fond, derrière la barrière de corail, face à l'océan avec plus d'un mille de platier corallien entre nous et Mahébourg (le seul village du coin), platier sur lequel les fonds à marée basse n'excédait pas 50 cm ! Ce qui donnait l'impression, peu agréable, d'être mouillés au milieu de nulle part !

En contrepartie, les coraux étaient superbes et leurs habitants magnifiques et les plongeurs se régalaient, même si, dans l'eau un peu fraîche, les petites combinaisons furent les bienvenues ! Malheureusement, le mauvais temps était arrivé, et les grains se succédaient avec de belles rafales à plus de 25 nœuds et un vent établi à 20 nœuds. La visite à Mahébourg en annexe se fit avec mille précautions et sous une pluie battante pour ne pas toucher le fond avec le petit moteur tout neuf (ramené par Fred en avion à la force du poignet). Le village, comme à peu près tous ceux de l'île Maurice, présentait peu d'intérêt, mais nous permit de trouver quelques bricoles qui améliorèrent l'ordinaire du bord !

Deux jours plus tard, nous allions jeter l'ancre un peu plus loin dans le lagon, au Bois des Amourettes, où nous ne traînâmes pas plus d'une heure, ne pouvant supporter l'idée de se retrouver le cul à 50 mètres de récifs agressifs avec un vent furieux et des creux qui chahutaient Taranis de belle manière. Nous repartîmes pour la Pointe des Feuilles à l'extrême nord du lagon pour un mouillage un peu plus abrité, mais encore plus loin de tout !

Encore quelques plongées sur les coraux, et une virée de 5 miles, qui furent avalés en annexe avec aisance, à l'île aux Cerfs, dont tous les guides nous rebattaient les oreilles, et dont le seul mérite est d'avoir de belles plages et un golf des plus huppé, et nous attendîmes le beau temps pour repartir vers le nord. En vain...

Au bout de 3 jours, après avoir dû changer de place, l'ancre ayant chassé, la météo ne prévoyant pas d'embellie pour les jours à venir, nous nous décidâmes à partir avec 2 ris dans la grand voile, et un bon coup de moteur pour se dégager de la passe nord du lagon, au milieu de grains à répétition. L'équipage mal-au-coeureux ne se démoralisa pas pour autant, s'obstinant à pêcher ! Et il fut récompensé par un joli maquereau bonité venu se prendre sur notre leurre juste avant notre arrivée à Grand Baie, quelques 35 miles plus loin.

**Le joli jardin de Pamplemousses**

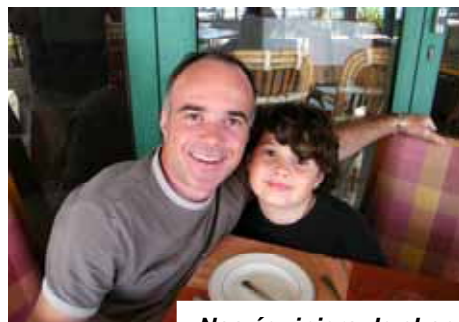
Grand Baie nous parut être un havre de paix à l'arrivée (ce qui fut loin d'être le cas dans les jours qui suivirent...), une petite amélioration s'étant dessinée en fin de journée. Nous jetâmes l'ancre en face du Grand Baie Yacht Club à côté d'Armelle et de Fidelio qui avaient pris leurs quartiers là, et, dès le lendemain matin, nous essayâmes d'aller déguster le breakfast anglais qui a fait la réputation du club... sans succès ; le dit restaurant n'ouvrant ses portes qu'à neuf heures passées, nous

n'eûmes pas la patience d'attendre ! Dès l'arrivée, Fred s'enquit d'un organisateur de plongée en bouteilles, mais il dut y aller seul, Loulou ayant déclaré forfait pour un baptême qui l'effrayait un peu. Les quelques jours passés à Grand Baie, le Saint Tropez de Maurice, furent malheureusement marqués par un temps de chien et les débarquements étaient toujours humides, avec pions d'eau salée généralement suivis d'un rinçage à l'eau douce par un ou deux grains de passage ! Le petit bijou de technologie informatique du fiston, qui lui sert accessoirement de téléphone, eu même des vapeurs (mais en réchappa !) lors d'une montée en annexe scabreuse qui se termina par un bain d'eau de mer imprévu. Les journées à bord étaient très actives, jeu à l'ordinateur (les 3 ordinateurs du bord étaient souvent occupés et le groupe tournait beaucoup !), et, très exceptionnellement, un peu de devoirs de vacances ou de lecture, puis petite baignade et film le soir... et Loulou ne quittait le pyjama que pour mettre le maillot de bain...avant de renfiler le pyjama ! sauf quand il y avait descente à terre pour le petit casse croûte mauricien suivi d'une glace molle achetée au camion.

Enfin, le 26 juillet, nous repartions pour Port Louis, dernière étape de notre tour, où nous retrouvâmes notre place à la marina Caudan, pour attaquer la visite de l'intérieur de l'île. Et pour comble de bonheur, à peine sortis de la baie, nous attrapâmes un magnifique et succulent thazard (appelé ici spanish mackrel ou bécume blanche) de 80 cm de long qui fut préparé, et mis en conserve pour moitié, en un tournemain. Les jours suivants furent consacrés à la visite du petit musée d'histoire naturelle de Port Louis (plutôt minable), du vieux jardin botanique de Pamplemousses et d'une ancienne sucrerie transformée en musée, de façon très réussie. La journée passée à faire la route du thé fut aussi un vrai régal, tant par la visite d'une ancienne maison coloniale, que par l'usine à thé - et son petit musée - et que par l'excellent déjeuner de spécialités mauriciennes à la vanille dans une autre maison coloniale abritant une petite fabrique de rhum et une plantation de vanille et d'anthuriums.

Toutes les bonnes choses ayant une fin, c'est avec un petit pincement au cœur que nous remîmes notre vaillant équipage à l'avion le 30 au soir... pour préparer le bateau à recevoir la deuxième moitié de la petite famille.

En effet, notre fillotte Cécile, son mari Mickaël et nos deux autres adorables petits-enfants (Maud et Baptiste) devaient arriver le 8 août pour un programme de vacances chargé, à bord de Taranis. Visite de Maurice (les meilleurs coins sélectionnés au premier tour !), traversée pour la Réunion et visite de l'île en 15 jours tapants ! Nous passâmes

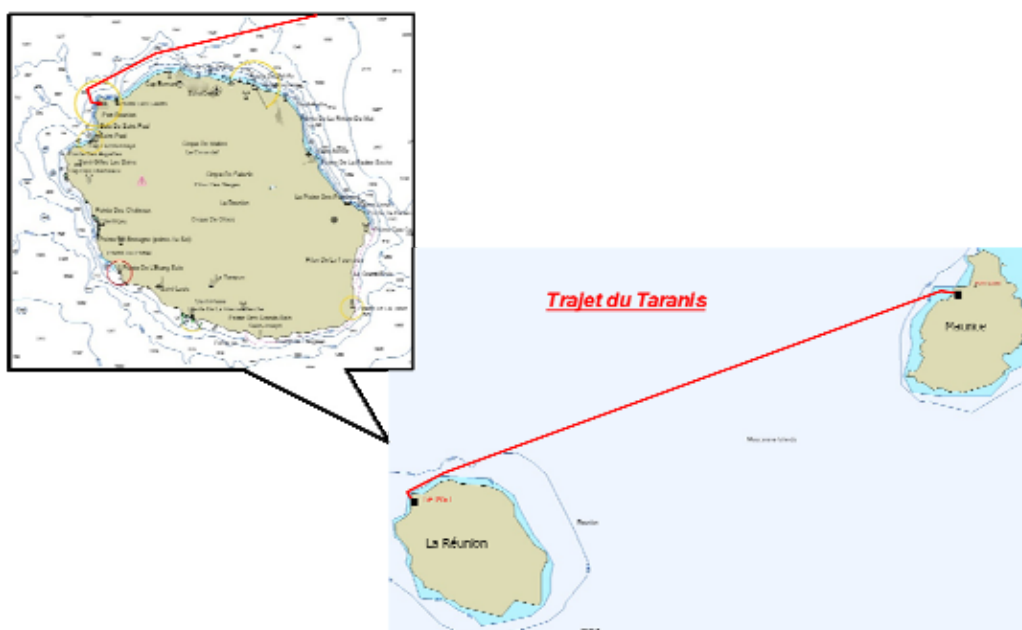
**Nos équipiers de choc !**

la semaine à concocter le programme "Maurice" avec notre fidèle Raschid (la logistique à 6 étant toujours beaucoup plus lourde qu'à 4), à installer le bateau et faire l'avitaillement, la marina Caudan s'avérant commode mais très inconfortable par vent fort et houle, ses bordures de quais agressives nous ayant coûté une belle amarre !

Mais le 7 août au matin, un coup de fil désespéré de Cécile nous atterra... Elle appelait de Roissy, où, juste au moment de présenter ses billets, elle s'était aperçue qu'elle avait emmené de chez elle en Vendée (d'où ils étaient partis de bon matin) les passeports périmés... au lieu des passeports valides ! Après avoir envisagé plusieurs solutions, la seule issue possible fut de se faire rembourser les billets... et de rentrer à la maison, les vols suivants étant déjà surbookés en cette saison. Notre déception fut grande, mais celle de la petite famille le fut probablement encore plus, une si petite bévue ayant tant de fâcheuses conséquences sur des vacances attendues et préparées avec fébrilité depuis des mois.

Du coup, nous décidâmes de quitter l'île Maurice dès qu'un créneau de vent raisonnable se présenterait.

### *La Réunion, île majestueuse mais si peu ouverte au tourisme ...*



C'est ainsi que le 10 août, après avoir accompli nos formalités de sortie, nous quittâmes Port Louis après ce long séjour, en fin de matinée. Un bon vent de 20 à 25 nœuds nous cueillit dès la sortie, mais mollit progressivement comme prévu à 15 nœuds ce qui nous permit d'avalier cette étape de 135 miles en un peu plus de 24 heures, confortablement !

L'atterrissage au Port (port de la Pointe des Galets), qui comporte la seule marina facile d'accès et sûre de l'île, se fit sans difficulté et nous eûmes la chance de trouver une place à couple au ponton visiteurs (qui ne comportait que 2 places, dans une marina bondée !).

Nous y retrouvâmes Fidelio, skipper par un couple de médecins, que nous avons rencontré aux Chagos, puis à l'île Maurice, que nous suivions avec toujours 2 semaines de décalage, et qui partit encore 15 jours avant nous en direction de Madagascar !

La marina était parfaitement abritée, et bien équipée, mais son environnement était loin d'être sympa. ! Les quelques boutiques de fournitures marines autour du bassin étaient fermées et à l'abandon, le fournisseur de fuel venait de déposer le bilan, et le centre ville était à 2 km de marche à travers une zone portuaire pas très sûre ! Le plus difficile fut de trouver un point wifi, mais à force de chercher et de questionner, nous finîmes par nous connecter dans la rue principale, en face de la boutique d'Orange, sur la "box" d'un particulier complaisant qui n'était pas verrouillée et où nous pouvions faire notre courrier et obtenir la météo !

La ville, bien que très industrielle, n'était cependant pas désagréable et nous eûmes un premier aperçu de ce "melting pot" réunionnais (comme à Maurice, mais sans les Indiens), de blancs, noirs et arabes relativement peu loquaces, indifférents et plutôt renfrognés, mais où on se sentait quand même bien "chez nous".



*Une maison coloniale de Saint Denis*

L'île elle-même est impressionnante, un ensemble de cônes et de cratères, avec le Piton des Neiges culminant à plus de 3000 m, accrochant les nuages qui semblent vissés sur ces hauteurs. Nous commençâmes par visiter Saint Denis (la capitale) située à une vingtaine de kilomètres du Port, en prenant le bus. Ce fut également un choc après Maurice de découvrir des bus modernes, en bon état et un réseau routier d'une qualité rare ! La capitale n'est pas sans charme avec ses maisons coloniales bien restaurées (en

général les sièges d'organismes officiels...et il y en a, entre l'arrondissement, le département et la région - qui se confondent d'ailleurs - et tout un tas d'organismes locaux ad hoc !), un centre ville grouillant d'activité et un très beau Jardin de l'Etat.

Nous partîmes ensuite en vadrouille pendant 3 jours, pour écumer l'île en long en large et en travers, en louant une voiture. Pour en trouver une à prix raisonnable et en bon état, il fallut aller à Saint Denis la chercher...le réseau des bus n'avait plus de secrets pour nous !

Nous commençâmes par visiter la côte ouest relativement peu ventée, où le climat ensoleillé est le plus agréable, avec de belles plages et les jolies stations balnéaires de Saint Gilles, Saint Leu et Saint Pierre. Nous y découvrîmes un petit musée du sel nous rappelant que les salines de la Réunion eurent leur heure de gloire pendant la guerre, quand peu de marchandises arrivaient sur l'île. Le lendemain, nous découvrîmes le Cirque de Salazie que nous abordâmes du côté est. Les paysages de montagne sont réellement impressionnants et d'une beauté à couper le souffle et nous eûmes la chance de trouver un plafond nuageux suffisamment haut pour pouvoir les admirer, même si la pluie et l'humidité étaient omniprésentes, offrant un contraste saisissant avec le côté ouest. Nous repartîmes ensuite vers le sud en traversant l'île par la seule route de montagne qui la coupe de part en part, pour essayer d'aller voir La Fournaise, volcan de 2600 m qui entre en éruption en moyenne tous les 6 mois. Nous eûmes un peu moins de chance avec la météo, le sommet étant dans les nuages depuis plus de 15 jours avec une visibilité quasiment nulle. La Maison du Volcan nous permit cependant d'en avoir un bon aperçu ! Le retour vers Saint Denis et le Port, nous fit traverser les coulées de lave (dont certaines étaient encore chaudes et fumantes) offrant un paysage lunaire qui ne fut pas sans nous rappeler celui de Lanzarote aux Canaries. Enfin, nous avons gardé pour la bonne bouche le Cirque de Cilaos, le plus majestueux, dont l'accès se fait par l'ouest et qui se trouve de l'autre côté du Piton des Neiges par rapport au Cirque de Salazie. Toujours ces

paysages montagneux superbes (avec moins d'humidité) et une végétation particulièrement luxuriante...

Nous avons réellement été emballé par cette île, ses paysages et son climat, le plus surprenant étant cependant l'absence d'efforts consentis au tourisme. Le potentiel touristique est 10 fois celui de Maurice, tant pour les plages, que pour la montagne ou même la campagne... mais est, pour le moment, à peu près aussi développé qu'à Hénin Liétard, et il y a probablement 100 fois moins de touristes que dans l'île voisine !



Quant au niveau des prix, nous vérifiâmes

bien ce qu'on nous avait dit à Maurice : c'était celui de la France (pas du tout comme aux Antilles ou en Polynésie) ! La seule chose un peu chère était le resto. (et c'était bien dommage !), mais les vins et alcools y étaient moins chers, la viande était au même prix mais d'excellente qualité - et il y avait beaucoup de viande locale, les fruits et légumes étaient au même coût qu'à Port Louis (le pire c'est qu'on avait fait le plein là-bas et que nous rachetâmes jusqu'à ce que la cabine arrière soit pleine !).

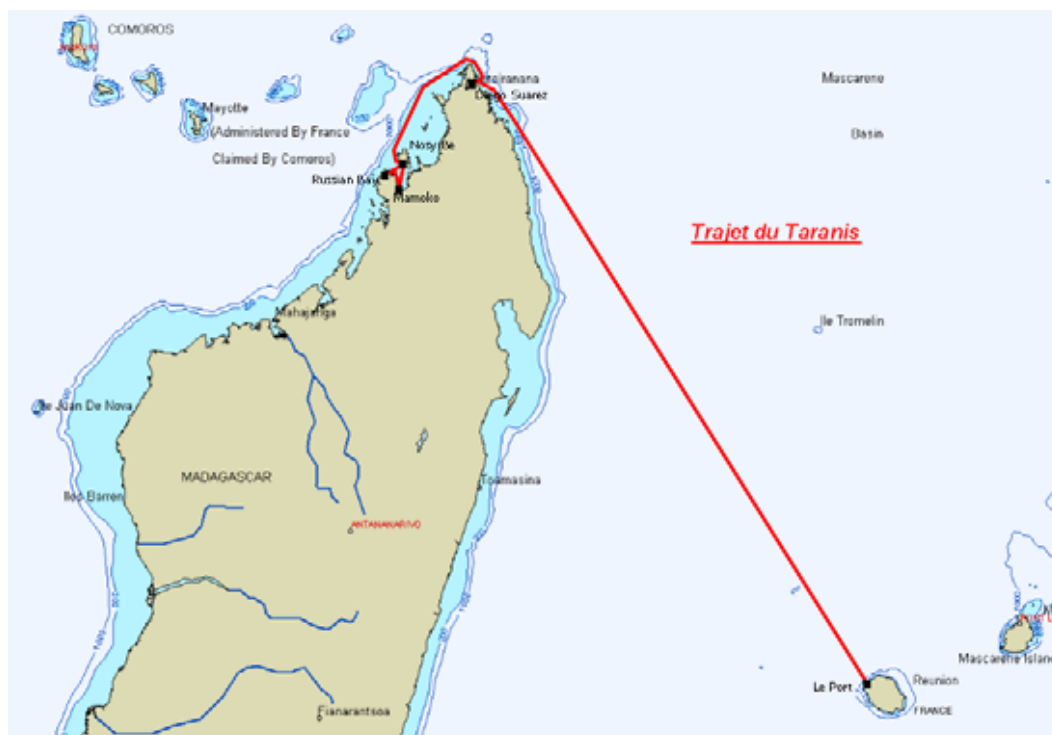
Pour le niveau de vie, ça nous fit aussi un choc après Maurice : l'habitat et les infrastructures étaient comparables à ceux de la métropole ! Le seul handicap était qu'un peu partout, les gens étaient peu aimables, et avarés de renseignements. Nous ne retrouvâmes pas de "Raschid" ! Comme il nous l'avait dit, le RMI a fait des ravages à la Réunion ! Il y a beaucoup de chômage, mais comme on peut vivre sur l'île pour pas grand chose (la nature y est très généreuse), l'institution RMI a créé 20% d'inactifs professionnels heureux !

Nous passâmes encore quelques jours à glander entre le bateau et le port : courses, internet, et le cas échéant, petit troquet pour sucer sa Bourbon - dite Dodo, la bibine locale dont la devise est "la dodo lé là" ! Les recherches d'accastillage furent rapidement menées, vu qu'il y en avait encore moins qu'à Maurice... où il n'y avait rien ! En fait, les locaux doivent tout commander sur catalogue. Mais, de toutes façons, faire de la plaisance à La Réunion, c'est très dur. En dehors d'une marina sûre, il n'y a rien pour naviguer : pas de mouillages forains, une autre marina dont l'entrée est vraiment dangereuse (Saint Pierre) et rien d'autre que Maurice (135 miles contre le vent) ou Madagascar (370 miles vers Sainte Marie où tous les plaisanciers réunionnais se retrouvent aux vacances...mais d'où il faut également revenir contre le vent). C'est, en résumé, une bien belle île pour y vivre, à condition de ne pas vouloir y faire du bateau.

La météo évoluant peu, nous nous décidâmes à partir le 26 août avec pour objectif de rallier directement Nosy Be à Madagascar en passant par le fameux cap d'Ambre connu pour être particulièrement venté. La date de départ fut également motivée par la tarification de la marina qui facturait ses prestations (très élevées !) à la semaine, et c'est à peine si nous réussîmes à grappiller une nuit avec la bienveillante complicité d'un employé du port compréhensif !

### ***Une route difficile vers Madagascar, la désolée ...***

Le départ au lever du jour se fit par petite brise tant que l'abri de l'île se faisait sentir, mais au bout de 2 heures nous avions nos 30 nœuds sur l'arrière du travers qui nous faisait surfer sur



une mer forte, à belle vitesse. Dans l'après-midi, le vent baissa d'un cran, pour arriver à 15 nœuds en milieu de nuit ! Nous n'en revenions pas, les données du grib correspondaient à ce vent alors qu'habituellement elles sont sous-évaluées de 5 bons nœuds. La distance de 150 miles parcourue dans ces premières 24 heures nous parut être de bon augure (ce en quoi on se fourvoyait complètement !).

Le lendemain, crachin breton et petit vent nous obligèrent à faire un peu de moteur (qui nous rechargea les batteries par la même occasion), la mer restant toujours bien formée. Type de temps voisin le surlendemain, mais avec des grains qui nous conduisirent à des prises de ris et largages de ris un peu usants. Mais le moral restait au beau fixe avec 250 miles de plus abattus en 2 jours sur la route directe.

Malheureusement, le vent se rapprochait de plus en plus du vent arrière, nous obligeant à gréer nos retenues de bôme et à accroître notre vigilance, et surtout le grib nous annonçait un renforcement des vents plus important qu'à l'habitude en s'approchant du cap d'Ambre.

En effet, en fin de nuit du 30 août, le vent forçait progressivement, passant de 15 à 30 nœuds en quelques heures, mais sous grand voile seule à 3 ris, bateau à 7 nœuds, nous étions relativement confortables, sauf au moment des bascules de vent qui nous obligeaient à empanner avec doigté. Mais les prévisions se dégradaient ! Un coup de vent était annoncé pour la nuit suivante et en fin d'après-midi, nous avions déjà plus de 35 nœuds sur l'arrière, alors que nous étions à plus de 40 miles du cap d'Ambre. Nous décidâmes donc de nous arrêter en baie de Diego Suarez juste derrière l'entrée de celle-ci au droit d'une petite plage qui semblait bien abritée des vents de sud-est. Le seul hic était que notre carte était manifestement fautive (après contrôle au radar et au sondeur), que la nuit était totalement noire jusqu'à 11 heures du soir et, cerise sur le gâteau, les feux de guidage dans la baie inexistant (seul un lumignon rouge fut reconnu juste avant notre mouillage). Je n'en menais pas large, le vent continuant de fraîchir et ayant déjà atteint les 40 nœuds, nous y allâmes au radar en recoupant toutes nos informations, mais en aveugle... La séquence frisson valut son pesant de nougat !

Enfin, nous finîmes par trouver notre petite plage refuge d'Orongea et y vîmes même un autre voilier à l'ancre qui s'empressa de mettre son feu de mouillage, en se demandant probablement quel fou pouvait bien arriver là, à cette heure ci. A 10 heures du soir le 31, au bout de 630 miles, nous mouillions dans cet abri précaire par 35 à 40 nœuds de vent... bien heureux quand même d'être là !

**Le mouillage misère de Diego Suarez**



Le lendemain, le vent était loin d'avoir baissé et après avoir fait une rapide inspection, sous l'eau, de la coque (je soupçonnais à tort des passe coques bouchés, le dessal fonctionnant très mal - il s'avéra plus tard que les membranes de filtration commençaient à rendre l'âme) et nettoyage du loch et de l'hélice, nous décidâmes de lever l'ancre pour le port de Diego Suarez où l'abri serait certainement plus sûr et où nous ferions notre entrée officielle à Mada. Cette baie, vantée par les guides touristiques comme

étant la deuxième après celle de Rio, ne nous laissa pas un souvenir impérissable. Elle était entourée de collines pelées et désertiques, comme à peu près partout dans cette partie de l'île, qui dispensaient une poussière rouge à longueur de temps donnant au bateau un petit air de coureur fatigué du Paris Dakar. C'est par 40 à 45 nœuds de vent établi que nous la traversâmes, au moteur, le bateau fortement gîté, à sec de toile, pour arriver dans cette ancienne base militaire française, actuellement troisième port de l'île. La carte indiquait la présence d'épaves découvrantes en grand nombre (ce qui est assez surprenant pour un port), mais elle était probablement en dessous de la vérité ! Il n'y avait que ça, et, seul un chenal, qui longeait un quai, était libre d'obstructions. Quant au mouillage des voiliers, c'était un mouchoir de poche, coincé entre une très grande épave et un petit quai de remblais donnant sur une plage boueuse où s'ébattait des canards, des poulets et des enfants, au milieu de cabanes en tôle et de bâtiments en ruine, avec les ordures omniprésentes que chacun jetait où il voulait, aucun traitement ni ramassage n'étant apparemment prévu. Le premier contact avec Madagascar nous cueillit un peu à froid, et cette première impression ne fit malheureusement que se renforcer.

A peine ancré derrière deux autres voiliers locaux (appartenant à des Français, mais en très mauvais état), vîmes-nous arriver un malgache souriant sur une pirogue à balancier creusée dans un tronc d'arbre évidé, qui nous proposa ses services pour garder le bateau. Connaissant l'usage, après quelques échanges, nous acceptâmes sa proposition, et Lova (notre gardien) nous fit une telle description du niveau d'insécurité à Diego Suarez que nous eûmes des frissons dans le dos (attaque de voilier, vol, mise à sac et pillage,...). Il y avait probablement un peu de surenchérissement au niveau des dangers encourus pour mieux justifier son emploi, mais à chaque fois que je voyais un officiel dans mes démarches d'entrée, la première question qu'il posait était : "avez-vous bien pris un gardien pour le bateau ?".

Ces démarches d'entrée qui nous rappelèrent celles de Cuba, par la lourdeur et la lenteur des procédures, mais pas par les moyens, qui étaient ici quasi-inexistants : pas d'imprimés prêts à remplir, sauf à aller en ville faire des photocopies d'un exemplaire confié avec prudence par un fonctionnaire misère, demande de photocopies de documents quasiment à l'infini, demande de bakchich non dissimulée en faisant gentiment appel à mon civisme d'ancien colonisateur ou à ma pitié devant leur détresse - ce qui était réellement le cas. Après avoir attendu plus



d'une heure à la Capitainerie du Port, on me conseilla d'aller d'abord à l'Immigration, à l'autre bout de la ville, où j'attendis à nouveau presque 2 heures. Pendant ces 2 heures, je découvris l'état de dénuement et de délabrement de cette administration malgache (comme toutes celle que je côtoyais ensuite) - les bâtiments, le mobilier et les machines à écrire, avec papiers carbone, datant de l'époque coloniale sans qu'aucun entretien ni rénovation n'y ait été fait. Au bout de cette attente, gardant mon calme, mais quand même un peu à cran, car on m'annonçait l'arrivée de l'inspectrice d'une minute à l'autre pour tamponner mon visa depuis le début de l'après-midi, je leur racontais que le Capitaine de Port (dont je n'avais vu qu'un vague sous fifre) et le Chef de la Douane m'attendaient et seraient probablement déçus de ne pas me voir dans la journée de mon arrivée ! Dans les 5 minutes qui suivirent un vieux monsieur très gentil et très class (probablement le chef de la dite inspectrice dont la sieste avait dû se prolonger au-delà de 3h1/2) me reçut, avec deux de ses collègues, en ouvrant le bureau ad hoc et en me faisant passer, moi le français, devant une ribambelle de malgaches qui faisaient le poireau depuis le début de l'après-midi et, pour certains, avant moi ! Tout ceci avait un petit relent d'ère coloniale ! Ce fut une aimable conversation de salon avec ces gens...dont le moment le plus difficile pour eux fut de fixer le niveau du bakchich (pas trop élevé pour ne pas essayer de ma part un refus cinglant, ni trop bas pour ne pas sombrer dans le ridicule)...en discutant entre eux en malgache car ils essayaient de faire en sorte que je ne comprenne pas ! Quel ne fut pas leur soulagement quand j'accédais immédiatement à leur demande en leur disant que je comprenais à quel point cette tradition était importante pour eux et que ma modeste obole allait contribuer à l'amélioration du service ! En contrepartie, quand ils me parlèrent du médecin à aller voir pour me faire le certificat de santé et de libre pratique, et que je leur affirmais que dans les pays que nous visitons habituellement ceci était réservé aux navires de commerce, ils acceptèrent à l'unisson de me dispenser de la démarche !

Je filais alors aux douanes dont le niveau d'équipement était à peu près le même et qui logeaient dans un grand bâtiment de l'ex-administration française dont les volets étaient juste entrebâillés, pour se protéger du soleil ou pour cacher la misère - je ne le sus jamais ! Puis en retournant au bureau du port, où une importante colonie de rats avait élu domicile, on me demanda de revenir au bateau et maintenir une veille VHF pour être prêt à venir chercher en annexe le capitaine de port, qui, comme



*Les beaux restes de Diego Suarez*

l'immigration ou les douanes n'avaient pas de moyen de transport ! Ceci m'étonna un peu car la nuit était pratiquement tombée et les fonctionnaires locaux me paraissaient peu enclin à faire des heures supplémentaires. Et encore moins à venir se mouiller dans une annexe (manœuvrée à la rame - on m'avait fortement déconseillé d'utiliser le hors-bord trop tentant) en embarquant d'une plage boueuse où grouillait une faune locale peu rassurante dès le crépuscule. Effectivement, à peine arrivé au bateau, le capitaine m'appela pour que je passe le lendemain matin à son bureau !

Après avoir fait quelques courses et découvert la ville - découverte qui fut à nouveau un choc pour nous, nous passâmes au dit bureau, pour s'entendre nous demander... de retourner en ville faire des copies des imprimés à remplir, l'administration n'ayant qu'un seul exemplaire modèle et s'excusant ne n'avoir qu'une machine à photocopier... sans encre ! Enfin, sur le

coup de midi, nous avons fait notre entrée officielle à Madagascar... en ne souhaitant qu'une chose, faire notre sortie au plus vite !

En effet, Diego Suarez nous donna l'impression d'être un vaste bidonville parsemé d'anciennes demeures coloniales en ruine, où les chiens errants se disputaient les poubelles avec des malgaches désœuvrés au hasard de rues défoncées que parcouraient une multitude de taxi jaunes (des 4L datant probablement également de l'époque coloniale). Quelques hôtels un peu bien pour touristes étaient complètement déserts et quant au supermarché de la ville, il ressemblait à une épicerie française des années 50 ! Néanmoins, nous ne nous sentîmes jamais inquiétés et les gens que nous croisions (d'ethnie malgache ou arabe) étaient plutôt bienveillants, mais taciturnes !



**Un voilier de travail de Mada.**

Le soir, nous devisions avec notre gardien Lova, car dès la tombée de la nuit, celui-ci venait, à bord de sa pirogue, faire sa veille dans le cockpit jusqu'au lendemain matin 6 heures, tandis que nous dormions, cloîtrés dans le bateau. Nous apprîmes ainsi (nos guides touristiques datant un peu) qu'un "pouvoir de transition" militaire mis en place suite à un coup d'état depuis 2 ans, xénophobe et d'obédience plutôt communiste avait fait fuir les investisseurs, couper toute aide internationale et porter le taux de

chômage à 75%. Et qu'une grande majorité de la population (à la démographie galopante) s'était retrouvé sans travail depuis 2 ans et vivait d'expédients (comme lui) sans grandes visées pour l'avenir. Nous comprîmes mieux pourquoi autant de gens désenchantés et inoccupés grouillaient partout comme des âmes en peine.

Nous allions cependant tous les matins faire notre petit tour en ville acheter 2 ou 3 bricoles, pour trois fois rien (les 2 ou 3 bricoles ne valant pas non plus grand-chose !), et faire le marché en attendant qu'une météo plus clémente nous permit de déraper pour Nosy Be. C'est ainsi que nous eûmes la maladresse d'annoncer le soir du 3 septembre à Lova que nous partions le lendemain matin et que c'était sa dernière nuit de garde... Et bien sûr, au réveil nous annonça-t-il que la lampe torche "maglite" était malencontreusement tombée à l'eau dans la nuit, sa poche étant trouée ! Heureusement que nous avons maintenu les coffres verrouillés car nous l'avions entendu toute la nuit routrouiller, sans doute à la recherche d'un butin plus conséquent ! Nous étions vraiment furieux, devant son air fourbe et benêt, d'autant plus que nous lui aurions donné le Bon Dieu sans confession... Il ne nia d'ailleurs pas vraiment être menteur et voleur, car il était probablement convaincu que c'était dans l'ordre des choses pour un bon gardien malgache. Du coup, Chantal, qui m'avait convaincu la veille de lui donner de la rallonge pour l'aider un peu, approuva ma démarche quand je le renvoyais vigoureusement dans ses foyers avec son viatique standard !

Et c'est avec grand soulagement que nous dérapâmes le lendemain à la pique du jour, de plus en plus impatients de quitter ce pays. Le vent était devenu tout doux et nous sortîmes de la baie de Diego Suarez au moteur, le vent soufflant toujours dans l'axe de la passe. Puis, sous grand voile haute et génois, nous franchîmes le fameux cap d'Ambre, aride et solitaire, en début d'après-midi. Nous passâmes la journée à admirer les baleines assez nombreuses, autour des côtes de Mada en cette saison (nous en vîmes d'ailleurs à chaque sortie dans les eaux malgaches). A la tombée de la nuit, le vent s'était complètement essoufflé et c'est au moteur

que nous ralliâmes l'île de Nosy Be en début d'après-midi du lendemain. Nous étions passés relativement au large des îlots qui débordent la côte, les cartes étant toujours aussi fausses et les feux tous éteints. Nous jetâmes l'ancre à Crater Baie, juste avant Hellville (capitale de Nosy Be), le mouillage y étant réputé moins craignos (ce que la rumeur nous infirma par la suite...). Bien sûr, nous restâmes à bord, le paysage environnant, d'ailleurs peu engageant, ne nous incitant pas à aller y jeter une patte,...et nous remîmes en action notre alarme de cockpit, les pêcheurs en pirogues ou en boutres à voile pullulant littéralement. Le lendemain 6 septembre, nous dérapâmes pour découvrir quelques miles plus loin la capitale, ce qui nous valut de talonner gentiment (grâce à notre dérive et notre safran effaçables) sur un ancien support de balise qui indiquait un rocher ! La balise avait disparu mais pas le rocher, en plein milieu du mouillage, l'aide de la carte s'étant révélée totalement inefficace ! Et nous découvrîmes Hellville : c'était Diego Suarez, sans les bâtiments coloniaux ruinés, mais avec des cabanes en tôle tout aussi précaires, les chiens errants, la même misère, des gens peu amènes et un quai où des gardiens nous harcelaient dès le débarquement de l'annexe pour la garder, au milieu des zébus et des poules courant partout. Il y avait un supermarché (quasiment réservé aux touristes) et un marché plutôt famélique. Comble de bonheur, le mouillage s'avéra très inconfortable dès le début d'après-midi, une brise thermique de sud-ouest s'étant levée et nous dûmes changer de mouillage par 2 fois, un gros catamaran de charter dérapant sur son ancre...avec bien sûr personne à bord, et nous arrivant dessus. Il fut rattrapé in extremis par les gardiens locaux d'autres bateaux ! Il avait dû mouiller une ancre porte clé avec 15 mètres de bout dans 12 m d'eau !

Inutile de dire qu'une nuit à Hellville nous fut suffisante pour apprécier le coin et que dès le lendemain matin, nous mîmes le cap vers Mamoko, 20 miles plus loin au fond de la baie d'Ampasindava, dont le mouillage était vanté par les guides. Et c'était vrai ! L'endroit était joli (si ce n'est que comme partout à Mada, nous avions en toile de fond des montagnes de terres rouges pelées) et bien abrité, avec un petit village de pêcheurs sur la plage. Nous jetâmes l'ancre par 16 m de fond assez loin de la rive (moustiques oblige !) et les pêcheurs nous saluèrent gentiment de loin sans venir nous harceler... Un miracle ! Du coup, nous y passâmes 3 jours, mais toujours avec l'alarme à poste et rien qui traînait sur le pont ou dans le cockpit dès la tombée de la nuit. Nous observions ce village de huttes en palmes de quelques dizaines d'âmes, coincé entre la plage qui disparaissait à marée haute et les taillis, environné par la mangrove où les moustiques devaient être les rois et où ni électricité, ni eau douce courante n'existaient. Les conditions de vie devaient être beaucoup plus proches de celle de l'âge de pierre (ou peut-être du fer !) que des nôtres,...et avec peu de perspectives d'évolution pour ces gens qui, lorsqu'ils allaient à Nosy Be, devaient cependant voir le monde extérieur à travers la télé ou les journaux.

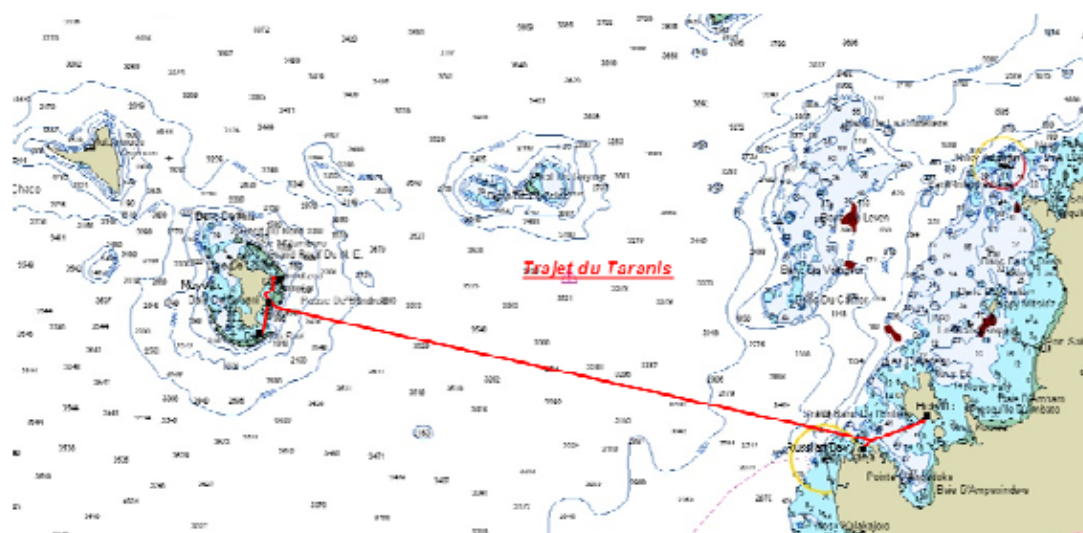


Le 10 septembre, nous repartions vers Russian Bay au nord-ouest, réputé pour être un trou à cyclone et un beau site... Il fallait amortir le visa ! Le mouillage était moins joli que celui de Mamoko, mais un seul pêcheur vint nous voir pour nous vendre de délicieux calamars qu'il venait de pêcher. Je mis à profit le séjour pour réparer le frigo qui nous causait des soucis depuis un bon moment déjà : la sonde de température était HS et le dit frigo n'arrêtait plus de

tourner, nous gelant tout et surtout nous vidant les batteries rapidement. La décision d'entreprendre les travaux de remplacement fut prise lorsqu'on s'aperçut que le Tonic du Gin & Tonic était pris en glace ! Nous y passâmes encore quelques jours et décidâmes de repartir sur Hellville pour faire notre sortie officielle de Madagascar le 12 septembre. Nous avons suffisamment donné !

Nous eûmes la bonne surprise de retrouver Fidelio le 13, pendant que nous faisons notre sortie. Ce fut encore la course entre les bureaux tous plus crasseux et délabrés les uns que les autres avec toujours des taxes fantômes à payer, mais je réussis à obtenir ma clearance en quelques heures de temps ! Chantal était restée au bateau, car depuis le matin, nous étions harcelé par un pêcheur pour qu'on lui donne du bout... Et comme, après lui en avoir cédé un de 5 mètres, il restait toujours là en mirant avec concupiscence nos écoutes, Chantal joua les cerbères en attendant mon retour. Et c'est vraiment avec un plaisir non dissimulé que le lendemain nous partîmes pour Russian Bay, dernière étape avant Mayotte, accompagné par Fidelio qui fit ce bout de route avec nous.

### *Mayotte, un petit coin de France bien dépaysant ...*



C'est ainsi que le 15 septembre vers 5 heures du matin nous mîmes le cap sur Mayotte, quelques 180 miles plus loin. Nous avons tablé sur une vitesse moyenne de 5 nœuds pour arriver avant la tombée de la nuit à Dzaoudzi, port d'entrée de Mayotte. Il ne fallut pas trop compter sur le vent à peu près toujours inexistant dans ce secteur. Nous eûmes effectivement entre 5 et 10 nœuds tantôt portant tantôt contre, et la risée Volvo fit merveille. Le dernier cadeau que nous fit Mada, avant de partir, fut une belle intoxication alimentaire qui nous rendit nauséux et nous fit faire cette traversée dans un état second, avachis sur les couchettes ou pliés en deux dans les toilettes... Heureusement qu'il n'y avait pas de trafic dans le coin ! Nous arrivâmes ainsi au mouillage, encombré, mais calme, de Dzaoudzi en fin d'après-midi, après avoir déclaré notre arrivée par VHF à 12 miles des côtes et être entrés dans le lagon sans difficulté par la passe Bandele bien balisée, et avec des cartes justes !

Les formalités d'entrée furent rondement menées et nous prîmes rapidement nos marques dans ce petit coin de France. Nous y retrouvâmes en effet des supermarchés, un peu frustes, mais avec tous nos produits, à un prix plus élevé qu'en métropole ou qu'à la Réunion. Mais nous retrouvâmes surtout toutes nos administrations (essentiellement concentrées sur le rocher de Dzaoudzi à Petite Terre). Le plus étonnant était la quantité de gendarmes, policiers de tous

genres, et militaires qui grouillaient partout, et qui, à première vue, ne donnaient pas une image très flatteuse de nos forces de dissuasion. La base navale était de très médiocre importance et se limitait à quelques gros pneumatiques (les "gros" bateaux étant basés à La Réunion), leur tâche essentielle consistant à contenir l'immigration clandestine massive des voisins comoriens. Le nombre de sans papiers est estimé à 70000 pour une population de 250000 habitants ! Le plus dépayçant et surprenant fut de découvrir que 2/3 à 3/4 de la population islamique ne parlait pas français (et ne le comprenait pas !) ce qui est un joli (mais triste) record pour un presque département français. Cette population parlait swahelli en majorité (langue africaine de l'est d'où la population est majoritairement originaire).

Notre première tâche fut de commander des membranes de remplacement pour notre dessalinisateur, les nôtres arrivant en fin de vie après 8 ans de bons et loyaux services (ce qui, aux dires du fournisseur, était déjà un record). Nous ne prîmes pas de risque en choisissant DHL comme transporteur (ayant déjà été échaudé plusieurs fois par nos organisations de transport métropolitaines). Et, grâce au constructeur (SLCE, Aquabase), particulièrement efficace et rapide, nous reçûmes, une petite semaine après notre coup de fil initial, nos fameuses membranes que nous remontâmes dans l'instant. Le dessal fonctionna alors comme un neuf et nous apprîmes beaucoup... Chantal en profita pour laver ses draps au mouillage (le comble du confort à bord !).

Nous prîmes également rapidement contact avec des amis de notre fille, qui vivent à Mayotte depuis 2 ans et au cours d'une soirée fort sympa sur Taranis, ils nous dirent tout ce qu'il y avait à savoir et à voir sur l'île...c'est-à-dire pas bien grand-chose, en dehors du lagon ! Nos copains de Fidelio nous rejoignirent 3 jours après notre arrivée et nous tâchâmes d'organiser notre découverte de Mayotte au mieux. Ils avaient loué un scooter en éclaireurs et nous indiquèrent les coins à voir, de façon à ce que nous puissions optimiser la location d'une voiture ! Malheureusement, ils revinrent fort déçus par la saleté générale de l'île (il y a des ordures partout), sa sécheresse et sa poussière, et le peu de paysages pelés intéressants à voir.



*Une belle plage de la côte sud de Mayotte*

Nous le fûmes un peu moins, en ciblant notre balade sur le sud de l'île où le découpage de la côte fait apparaître de belles baies à l'intérieur du lagon (de belles photos furent faites juchés sur un tas d'immondices) et en visitant un petit écomusée de la vanille et de l'ylang-ylang (dont l'essence de fleurs est très utilisée dans les parfums) et un jardin botanique, qui ne fut pas un des plus beaux visités au cours du voyage (là aussi de l'autre côté du grillage un talus de détritrus au pied de baraques en tôle gâchaient un peu le site).

Quant à la capitale Mamoudzou et sa banlieue commerçante Kaweni, elle était à peine d'un standing supérieur au standing malgache... Mais, au milieu de gens plutôt bien nourris et sereins, nous ne nous sentîmes jamais en situation d'insécurité comme dans notre étape précédente.

Pour parfaire notre connaissance de l'île nous décidâmes avec Fidelio d'aller goûter aux mouillages forains dans le grand lagon. Malheureusement, une brise thermique rendit ces mouillages inconfortables en journée et la houle les rendit difficilement tenables la nuit (les bons mouillages étant au milieu de baies très envasées, nous choisîmes de mouiller près du

corail du platier ou des flots voisins des passes). Nous en profitâmes pour caréner le bateau dans une eau plutôt trouble et sans poissons. Ce qui fit que nous ne gardâmes pas un souvenir impérissable de ce lagon, qui est loin d'avoir le charme et la beauté des lagons polynésiens...

Après 2 semaines de séjour à Mayotte, nous décidâmes qu'il était temps de repartir vers le grand sud, même si le printemps austral venait juste de débiter en Afrique du Sud.

### *Une longue traversée pour rejoindre le sud de l'Afrique ...*

Ainsi, le 2 octobre, après avoir obtenu notre clearance la veille sans difficulté (mais en suivant toujours le trajet tortueux capitaine de port - douanes - police de l'air et des frontières - capitaine de port... pour avoir tous les tampons requis), nous mîmes en route en milieu de matinée, sans grand vent.



Depuis un moment déjà, le moteur nous donnait un peu de souci car il consommait de l'eau douce de refroidissement (en fait un mélange eau - liquide de refroidissement d'un beau vert fluo) en quantité de plus en plus importante. Comme j'avais noté, dans la gatte de récupération sous le moteur, la présence d'effluents bien verdâtres, j'avais décidé de mettre une bouteille en plastique sur le tuyau d'évacuation du trop plein d'eau, juste au dessus du premier joint du bouchon du "radiateur" (échangeur de refroidissement). Et l'expérience fut probante : la bouteille se trouva en une heure à moitié pleine ! Le bouchon fuyait lorsque l'eau montait en pression (après expertise, il s'avéra que le dit bouchon était effectivement en

mauvais état). Ce qui nous obligerait à arrêter le moteur, le laisser refroidir, et remettre de l'eau toutes les 3 heures, perspective peu enthousiasmante. Nous eûmes alors l'idée de regarder si le bouchon de l'échangeur du groupe électrogène était compatible avec celui du moteur, sans vraiment y croire : d'un côté un moteur suédois, de l'autre un groupe américain ! Le miracle eut lieu : les bouchons étaient interchangeables, ce qui nous permit de longues heures de marche au moteur sans souci. Il fallut quand même gérer l'utilisation du bouchon, car nous avons besoin du groupe pour faire fonctionner le dessal, avec de longues périodes de refroidissement entre chaque échange, mais ce n'était qu'un moindre mal !

Heureusement, car pendant deux jours et demi, nous fîmes plus de 50 heures de moteur ! Nous pûmes juste grappiller quelques heures de marche à la voile au près serré. Nous avons en effet décidé de nous rapprocher assez vite de la côte du Mozambique afin de bénéficier du courant descendant à 30 miles de la côte. Il avait fallu arbitrer entre l'apport de vitesse de ce courant et des prévisions de vent qui s'obstinait à rester au sud est.

Et dans la nuit du 4 au 5 octobre, le vent se leva au sud-sud-est et y resta en forçant progressivement jusqu'à 25 nœuds, nous obligeant à prendre des ris dans la grand-voile et à se mettre au près serré. Jusqu'au moment où nous dûmes tirer des bords (le courant portant

disparaissant près de la côte) - bords presque carrés : rançon du dériveur intégral lourdement chargé par vent fort ! La moyenne des 3 premiers jours avait été plus que correcte, puisque nous avions abattu 380 miles. Pour la suite de l'étape, nous abandonnâmes les relèvements de distance journaliers, trop démoralisants !

Une accalmie le 6 octobre au petit matin nous permit de larguer les ris, pour en reprendre quelques heures plus tard, mais toujours avec du sud-sud-est. Les prévisions des grib nous sapèrent le moral, car l'arrivée du nord-est tant attendu reculait de 24 heures tous les jours !

Le lendemain, et pendant 2 jours, nouveau cran dans la montée du vent, 30 nœuds au près serré, 3 ris dans la grand-voile, un petit bout de génois, le bateau sur la tranche faisant un cap dégueu..., et un équipage qui commençait à lasser, d'autant plus que, dès que ça mollissait à 20 nœuds, les ris étaient largués,... pour être repris 2 heures plus tard ! Nos copains de Fidelio partis 2 jours après nous, nous annoncèrent par mail, avoir (temporairement) jeté l'éponge et passé une nuit à la cape. La seule bonne nouvelle était que le vent tournait un peu plus sud-est.

Dans l'après-midi du 8 le vent se mit enfin à baisser de façon durable (mais toujours de sud-est !) pour se calmer complètement le lendemain. Après 3 nuits d'enfer, nous passâmes une nuit presque tranquille où la veille fut légère... Nous remîmes en route au moteur sur la route directe, ayant décidé de faire escale derrière l'île d'Inhaca à l'entrée de la baie de Maputo (ex-Lorenço Marques, capitale du Mozambique, et, paraît-il, très belle ville), pour attendre le créneau de beau temps qui nous permettrait d'atteindre Richard's Bay. En effet, à partir de la latitude de Maputo, l'influence du passage des fronts froids se fait sentir. Ces fronts très violents balayaient tous les 2 à 3 jours cette zone avec des vents de sud-ouest de 30 à 40 nœuds, et donnent naissance à ces fameuses vagues scélérates monstrueuses, du fait du fort courant descendant (courant des Aiguilles).



**Une belle dorade coryphène**

Le surlendemain, nous avions enfin du nord-est ! et c'est avec un plaisir non dissimulé que nous remîmes à la voile vent arrière, d'abord avec le génois seul, puis toute la voilure quand nous commençâmes, grand largue, à aborder le virage vers la baie de Maputo.

Enfin, le lundi 11 octobre, le vent s'évanouit à nouveau au petit matin, nous laissant à penser que nous arriverions le soir à Inhaca, tranquillement ... C'était sans compter avec ces brusques changements de temps qui font la réputation de ce sale coin ! Pendant l'heure du déjeuner, le vent passa de 0 à 20 nœuds en 10 minutes, puis à 30 nœuds, ½ h plus tard, au sud-est. Heureusement, nous pouvions faire route directe sur Inhaca ! Nous avons décidé de mouiller derrière la petite pointe nord de l'île qui est réputée pour être un bon abri en cas de vents forts de sud-ouest. Mais en s'approchant à moins d'un mile, nous nous rendîmes compte qu'avec du sud-est, l'abri ne serait pas fameux, les vagues tournant la pointe sans vergogne. Nous repartîmes derechef pour aller chercher refuge derrière l'île elle-même, mais en raison de bancs de sable, le détour balisé était de presque 15 miles. Ayant vu que les cartes étaient justes, nous décidâmes de couper à travers les bancs par un chenal non balisé, la mer étant aplanie par ces mêmes bancs. Avec l'œil rivé sur le sondeur et un stress au top niveau, nous gagnâmes ainsi presque 2 heures, ce qui nous permit d'arriver juste à la tombée de la nuit à notre mouillage. Même si celui-ci n'était pas super abrité et si le bateau sautait comme un

cabri, nous étions heureux, d'être arrivés fourbus mais sans casse après une étape aussi difficile ! En tout 1165 miles avalés à une moyenne de 5,8 nœuds, ce qui n'était pas si mal avec ces allures aussi serrées.

Le lendemain matin, nous faisons connaissance par VHF avec nos voisins du plan d'eau : 3 voiliers au mouillage sur plus d'un mile (Taranis y compris) en attente de la fenêtre météo pour descendre à Richard's Bay. Nous ne nous connûmes que par VHF, risquer une annexe eut tenu de la gageure ! Les journées s'écoulèrent simples et tranquilles rythmées par les lavages du bord (et il y en avait...), le menu bricolage et les vacances radio. En effet, les gribs ne pouvaient être reçus qu'accidentellement, les émetteurs, trop proches, de Durban et de Prétoria ne pouvant être facilement accrochés, et l'émetteur de l'Inde que nous utilisions depuis la Malaisie étant vraiment loin (plus de 3600 miles). Aussi, par les réseaux amateurs, je pris contact avec des routeurs qui nous prodiguèrent leurs conseils sur ce fameux créneau suffisant pour couvrir nos 200 derniers miles.

Le passage d'un dernier front froid devait marquer l'arrivée du vent portant tant attendu. Comme l'ancre avait bien tenu depuis notre arrivée, nous décidâmes de rester derrière notre île (au lieu de nous déplacer à la pointe nord d'Inhaca). Mal nous en pris, car le 14 octobre dans l'après-midi, le vent forçait brutalement (comme à l'accoutumée), virant au sud-sud-ouest et le bateau se mit à faire des bonds sur un plan d'eau où des vagues de plus d'un mètre le faisait rappeler sur son ancre avec violence. Dans la nuit, par plus de 35 nœuds (mais d'après les bateaux voisins, notre anémomètre était paresseux, car ils eurent plus de 45 nœuds), nous dûmes faire des manips scabreuses au moteur pour remettre en place l'accrochage du mouillage qui sautait du davier d'étrave... Nous n'en menions pas large, d'autant plus que vent et pluie s'alliaient pour rendre la nuit noire encore plus impressionnante !

#### **Souvenir d'Inhaca !**



Le lendemain matin, le vent avait calmé, et nos routeurs, nous prévenant que le créneau météo allait s'ouvrir, mais se refermer plus tôt que prévu, nous incitèrent à nous tenir prêts au départ en allant à ce fameux mouillage au nord de l'île (où nous devrions être, d'ailleurs, mieux abrités). Quelle ne fut pas notre surprise en relevant notre ancre (une CQR de 45 livres) de voir son bras tordu de plus de 30°. Les efforts avaient dû être considérables, l'ancre était restée crochée, mais avait plié sous les coups de boutoir

de la nuit passée. Nous la réutilisâmes quand même et rejoignîmes notre nouveau site d'attente où nous fûmes rejoints par Fidelio qui avait trouvé un mouillage de miséricorde la nuit passée de l'autre côté de la baie. Le vent avait bien molli (autour de 20 nœuds), mais une houle d'enfer contournant la pointe faisait rouler Taranis bord sur bord.

N'y tenant plus, et voulant être sûrs d'être à temps (avant le passage du prochain front froid) à Richard's Bay, nous décollâmes le 17 octobre ainsi que 3 autres bateaux avec encore des vents contraires, mais qui devaient mollir en virant au nord-est en fin de journée ou dans la nuit. Nous recommençâmes ainsi, sans enthousiasme, à tirer des bords au près serré avec des vents de 20 à 25 nœuds, en tapant beaucoup dans une mer hachée en raison du courant contre le vent. Heureusement, dans la nuit, comme prévu, le vent tomba nous permettant de passer un bonne partie de celle-ci au moteur, pour revenir au nord est en fin de matinée, en fraîchissant



à nouveau (et comme toujours rapidement). Et là, avec 3 ris dans la grand voile, génois roulé, nous marchâmes à plus de 9 nœuds grâce au courant des Aiguilles qui nous avait pris en charge (et encore, nous évitâmes soigneusement d'aller dans le lit de ce courant en restant sagement à l'intérieur de la ligne de sonde des 200 m). La chevauchée n'en était pas moins spectaculaire, les vagues rattrapant le bateau en déferlant et venant éclater dans le cockpit... Quoique impressionnés, nous étions quand même heureux de voir notre heure d'arrivée prévue à Richard's Bay avancer à grands pas !



*Le cap Inhaca*

C'est ainsi qu'à 20 h, nous passâmes les jetées du port et qu'une heure plus tard, après avoir un peu erré dans ce port gigantesque où la profusion de bouées étaient déroutante, nous nous amarrions au quai d'attente de Tuzi Gazi pour les formalités de douane, prêts à accueillir et à guider nos bateaux suiveurs.

Les formalités nous prirent une grande partie de la journée suivante, même si les autorités furent particulièrement conciliantes, et la recherche de la marina ad hoc pour hiverner Taranis commença.

Ainsi, le 20 octobre, nous allâmes nous amarrer au Zululand Yacht Club en vue de mettre le bateau au sec quelques jours plus tard. Nous commençâmes à prendre nos marques à Richard's Bay, où l'habitat est si dispersé que pour aller d'un endroit à l'autre il est impératif de prendre le taxi. A voir les gardiens de tout poil omniprésents partout, et à entendre les recommandations de tout un chacun ici, le pays n'était pas encore réellement tout à fait sûr. Nous ne vîmes pas de vrai centre ville mais des galeries marchandes gigantesques, des quartiers résidentiels et un front de mer un peu en jachère, avec peu de blancs (mais très souvent aux postes à responsabilité) et beaucoup de noirs, l'apartheid faisant maintenant manifestement partie du passé.

Enfin, le 25 octobre, la sortie du bateau de l'eau fut un moment épique, qui dura fort longtemps. La sortie prévue à 9 heures le matin commença... à 3 heures de l'après-midi. Un peu énervés, en discutant autour de nous, nous nous rendîmes compte que c'était conforme aux usages, et tous nos interlocuteurs de conclure : "vous savez, ici c'est l'Afrique !". Malheureusement, ce jour là, nous avions droit au passage d'un front froid, et l'entrée dans l'engin de levage avec un furieux vent de travers ne fut pas chose aisée. D'autant plus que celui-ci n'était pas bien gros et d'un archaïsme qui nous laissa pantois : c'était la première fois que nous vîmes Taranis soulevé dans des sangles manoeuvrées par des palans à chaîne. Le tracteur qui tirait l'engin était fort juste pour le bateau et il dut se faire aider par un treuil pour réussir à lui faire monter le plan incliné. Enfin, bref, à la tombée de la nuit, on nous annonça que nous devrions dormir dans le bateau suspendu à ses sangles et que le calage et le nettoyage de la coque étaient reportés au lendemain. Le vent soufflant toujours en furie, nous dormîmes ainsi, balancés comme dans un gros hamac. La mauvaise nouvelle du lendemain fut que le calage du bateau était à la charge du propriétaire et que je devais aller fureter sur le chantier pour dégoter des bois de calage ! Bien que râlant comme un possédé (et comme d'ailleurs tous les plaisanciers dans mon cas avant moi, car c'était bien entendu écrit noir sur blanc dans le contrat, mais la rédactrice du dit contrat s'était bien gardé de me le signaler !),



***Une sortie de l'eau laborieuse !***

je dus me résoudre à arpenter le chantier, heureusement aidé d'un gentil noir dont la rémunération ne nous ruina pas (15 euros la journée !). Le nettoyage de la coque à la pompe haute pression prit la matinée (il fallut 2 bonnes heures au même petit noir pour la faire fonctionner) et le calage l'après-midi... A 4 heures de l'après-midi, le bateau était posé, au bout de plus de 24 heures ! Le comble était que l'ensemble de l'opération ne nous avait jamais coûté aussi cher, le prix de la sortie de l'eau pouvant se

comparer à celui de marinas occidentales haut de gamme !

Le démontage de l'hélice, le changement du joint d'arbre et les opérations d'hivernage ne furent plus que banales formalités, avant que nous n'abandonnions notre cher Taranis, encore bien beau malgré tout, sur son terre plein ! Et après avoir salué tous nos amis du chantier et du club, dont l'ambiance était sympathique, nous mettions le cap sur la France pour une paire de mois, en attendant de nouvelles pérégrinations !

***Chantal et Pierre***



***Le repos du Taranis***

Annexe

