

Rodney Bay (Sainte Lucie), le 10 mai 2011,



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

Notre court séjour hivernal en France fut à nouveau endeuillé par la disparition de la maman de Chantal, survenue juste après notre retour d’Afrique du Sud. Peut-être avait-elle attendu notre retour pour partir, mais pour nous, il était temps que cette difficile année 2010 se finisse. C’est à elle que je dédie cette fois ce récit, elle qui avait si peu voyagé mais pensait toujours à nous quand nous étions au loin.

Après des fêtes de Noël avec enfants et petits-enfants, nous reprenions l’avion pour Richard’s Bay que nous atteignîmes sans encombre le 7 janvier après un long voyage de plus de 24 heures et deux changements d’avion ! Nous attaquâmes alors tout de go, et non sans mal, la préparation du bateau sous la canicule (plus de 35°C dans la journée). L’hélice fut remontée en un temps record et l’antifouling passé dans la foulée. Deux jours après notre arrivée, le bateau était prêt pour sa mise à l’eau.

C’est là que les ennuis commencèrent ! Le 10 au soir, nous étions sur les sangles de notre travellift quasi préhistorique et nous fûmes mis à l’eau le 12 en fin de matinée (36 heures plus tard), après avoir vécu des moments difficiles et de très très longues attentes. Le conducteur de l’engin qui transportait le bateau ne savait en effet pas manœuvrer le tracteur qui le tirait et le 11 à midi, après moult manœuvres, nous étions... revenus à notre place initiale ! Entre temps, il avait quand même réussi à cogner Taranis sur le bateau voisin et à faire glisser les sangles de 20 cm sur la coque. L’après-midi du 11, nous parcourûmes 50 m pour échouer sur le slip en pente... où nous passâmes une nouvelle nuit sur des sangles qui glissaient toujours en nous laissant de très vilaines traces sur la coque fraîchement repeinte. Les heures de travail du gremlin conducteur de tracteur étaient en effet particulièrement comptées (2 heures ½ le matin et autant l’après-midi), et comme il faisait 3 manips pour rien avant d’en faire une à peu



La fin d'une mise à l'eau difficile !

près bonne, le temps nous semblait long. Pour couronner le tout, il n’arrêtait pas de hurler sur son aide noir de façon grossière en le traitant de "stupid monkey", alors que celui-ci était certainement plus compétent que lui. Bref, après un gros coup de gueule de ma part le 12 au matin pour ameuter la direction du chantier et toutes ses ouailles, du renfort compétent arriva et en une heure nous étions à l’eau. Appuyé par le shipchandler local, je concoctais alors une jolie petite lettre de réclamation au

commodore de la marina (lettre donc l'objectif premier était surtout de me soulager !).

De l'Océan Indien à l'Océan Atlantique par grand vent ...

Trois jours ne furent pas de trop pour finir de préparer le bateau, vérifier le gréement en tête de mât, faire un avitaillement léger et bavarder avec des bateaux déjà connus, tels que nos Canadiens France et John, sur leur trimaran léger "Ninth Charm", rencontrés aux Chagos puis à Maurice. Après avoir fait les formalités de sortie avec la Marina et la Police du Port (dans chaque port d'Afrique du Sud, une clearance est requise et la procédure est toujours différente et généralement complexe), un petit créneau météo nous permit de partir le 16 janvier, juste avant le lever du jour vers Durban pour avaler nos 90 miles dans la journée et arriver dans ce grand port avant la tombée de la nuit. Etape sans histoire, au moteur puis vent arrière à 20 nœuds avec un peu de courant pour nous, si ce n'est le loch-speedomètre qui ne voulait plus rien savoir et dont l'indication restait obstinément bloquée à zéro. La panne en soi n'était pas bien grave (la vitesse donnée par le GPS est beaucoup plus fiable), mais le signal du speedo, pris en compte dans le calculateur de la barre automatique, la faisait bafouiller sévère ! Un coup de fil au constructeur NKE le lendemain matin, m'apprit qu'il fallait en effet déconnecter



le fil amenant le signal de speedo et du sondeur à la centrale de la barre automatique pour retrouver un fonctionnement à peu près correct de celle-ci. Les deux points noirs étaient que dans cette configuration, il n'y avait plus d'indications du sondeur et que NKE n'avait pas de représentant en Afrique du Sud.

Nous retrouvâmes à Durban Fidelio, que nous avons rencontré aux Chagos, qui avait fait une route semblable à la nôtre jusqu'à Richard's Bay et qui rongait son frein depuis 10 jours attendant un bon créneau météo pour descendre à East London, 260 miles plus loin, sans abri possible sur la route. Et comme ce bon créneau se présentait le soir même du 17, nous décidâmes de repartir dans la foulée, après avoir à nouveau fait le parcours du combattant pour obtenir notre clearance (Marina, Police du Port, Douanes – bien qu'ayant fait notre entrée officielle à Richard's Bay, et re-Police du Port !). C'est ainsi que de Durban, nous ne connûmes que le boulevard du front de mer que nous arpentâmes en serrant bien nos affaires, une faune insolite hantant les lieux !

En fin d'après-midi, nous dérapions ainsi vers le sud avec un tout petit vent contraire, nous déhalant au moteur jusqu'au milieu de la nuit. Le vent de nord-est se leva alors, fraîchissant rapidement pour atteindre 25 nœuds le lendemain midi puis 30 à 40 nœuds à la tombée de la nuit. Avec 3 ris dans la grand-voile seule, nous allions à plus de 11 nœuds avec des pointes à 12, grâce au courant des Aiguilles qui nous emmenait vers le sud-ouest avec vigueur. Mais, plus nous descendions vers le sud, plus il faisait froid et, la nuit, celui-ci était si piquant que nous dûmes naviguer avec pulls, bonnets, anoraks et pantalons polaires d'Alaska ! Le pire fut quand je dus prendre la barre à la main pendant une paire d'heures, la barre automatique s'emballant dès qu'une grosse lame (et il y en avait beaucoup) ou un changement violent de vent se faisait sentir. Le vent baissant en milieu de nuit, je pus tenter un réglage approximatif de la barre automatique, d'autant plus difficile que nous devions faire un angle de plus de 30° avec la route pour sortir de la veine du courant des Aiguilles qui nous emmenait vers Le Cap. Nous ralliâmes cependant East London au lever du jour suivant en ralentissant même un peu pour arriver avec le jour, la brume étant apparue en fin de nuit.

La mauvaise surprise fut de voir que les pontons, annoncés par le guide, avaient disparus lors d'une tempête récente, et que nous étions obligés de mouiller au milieu de la rivière juste en amont d'un pont de 8 à 10 mètres de hauteur. Les allers et retours en annexe par grand vent n'étaient pas vraiment une partie de plaisir, d'autant plus que les points de débarquement étaient plutôt acrobatiques, ce qui valut à Chantal d'y laisser un bon morceau de la peau de son genou.

Ma première tâche fut de faire une nouvelle expertise soignée de la barre automatique pour constater que le capteur d'angle était à nouveau en défaut. L'ayant déjà changé à 3 reprises (situé sous le caillebotis de la barre, il est particulièrement exposé), j'en avais heureusement un en rechange et la suite des événements montra qu'il était bien à l'origine de nos misères. Nous visitâmes ensuite la ville (de médiocre importance et sans intérêt), testâmes le restaurant assez chic du quai d'en face (où les soles frites

sauce au beurre citronné étaient délicieuses et les escargots sauce Mornay "intéressants"), fîmes les supermarchés où poulets (avec foies et pattes), porc et boeuf avaient un je ne sais quoi de peu appétissant... C'est là qu'au retour d'une de nos virées, nous eûmes la désagréable surprise de voir que l'ancre du bateau avait dérapé. Heureusement, Fidelio, assisté de l'équipage d'As Vedum (un Santorin sétois que nous avons rencontré à Raïatea au Chantier Naval des Iles), avait pris les premières mesures conservatoires en nous amarrant tant bien que mal à un autre gros bateau sur corps mort un peu plus loin, car le vent et le courant (violents) nous poussaient vers le pont à une cinquantaine de mètres de là. Après une heure de manoeuvres scabreuses qui nous permirent de tordre un chandelier (aussitôt redressé) et d'enlever un peu de peinture, nous étions nouveau mouillé et prêt à prendre le champagne (sud-africain) en compagnie de Fidelio et As Vedum. Ce fut une bonne façon de fêter l'anniversaire de Chantal !

Dès l'ouverture du nouveau créneau météo de durée suffisante pour avaler l'étape suivante, nous partîmes. Le 23 janvier au soir nous mettions cap à l'est vers Mossel Bay, 310 miles plus loin. Comme à l'habitude, un petit vent contraire nous dura toute la nuit que nous passâmes au

Le mouillage d'East London



Toujours du vent !

moteur, avec une barre automatique qui marchait divinement bien ! Le vent se leva et resta aux alentours de 20 nœuds, d'abord grand largue, puis en plein sur l'arrière. Nous étions devenus experts en empannages contrôlés par nos retenues de bôme ! Après un court moment de répit en début de nuit suivante, le vent se renforça jusqu'à 25 nœuds nous permettant d'atteindre notre objectif en fin d'après-midi. Là aussi, nous eûmes une belle déception : les quelques pontons étaient

pleins et malgré la proposition du capitaine de port de nous amarrer à couple de chalutiers en bout de quai, nous préférâmes aller mouiller en dehors des jetées du port face au yacht club. En effet, les dits chalutiers avaient beaucoup vécu (ils étaient bien gras et bien sales !), étaient hérissés d'appareils, et roulaient bord sur bord sous l'effet de la houle qui rentrait dans le port. Nous nous vîmes mal, avec 20 nœuds de vent qui nous plaqueraient contre, nous en sortir autrement qu'avec un Taranis barbouillé et passant la nuit à régler amarres et défenses. Le mouillage était relativement confortable, mais toute descente à terre s'avérait périlleuse. Nous restâmes au chaud, et fîmes l'impasse sur Mossel Bay, dans l'attente d'une nouvelle fenêtre de lancement.

Laquelle fenêtre apparut 2 jours plus tard, le 27 janvier. Elle était malheureusement relativement étroite et nous modifiâmes le programme, qui visait à rallier Simon's Bay (juste sous le Cap de Bonne Espérance) directement, en envisageant un arrêt à Gansbaai, un port de pêche situé à 170 miles de là. Cette étape était rendue délicate par le passage du fameux Cap des Aiguilles, de mauvaise réputation, point le plus sud de l'Afrique où les eaux de l'Océan Indien rencontrent celle de l'Atlantique. Finalement, contrairement à nos appréhensions, le vent fut presque doux, ne dépassant pas 20 nœuds (toujours vent arrière) et tombant même la nuit, nous permettant de saluer le Cap des Aiguilles au moteur par une belle nuit étoilée ! Nous arrivâmes à Gansbaai en début de matinée, juste au début d'un nouveau coup de vent (et Fidelio qui avait un peu traîné s'en mordit amèrement les doigts en arrivant quelques heures plus tard en pleine tourmente) et fûmes très bien accueillis par les pêcheurs locaux, qui nous amarrèrent à un quai bardé de pneus. L'effet conjugué de la houle rentrant dans le port et du vent qui se levait avec force, rendit vite l'amarrage intenable, et au bout d'une heure, après avoir plié le support de bouée du balcon arrière, nous dûmes à nouveau dégager, toujours aidés de nos pêcheurs qui nous recommandèrent 2 corps morts costauds. Après avoir bataillé une heure pour prendre le premier, et tartiné généreusement l'avant du bateau d'algues de toutes les couleurs, nous dûmes nous résigner à le lâcher, l'arrière du bateau arrivant dans les rafales à moins de 3 mètres des enrochements de la jetée ! Nous nous rabattîmes sur le deuxième avec lequel nous bataillâmes tout autant pour trouver la chaîne principale (qui nous sembla d'ailleurs bien usée), avec pour finir l'arrière du bateau qui se trouvait maintenant à 5 mètres de la jetée avec un vent bien établi à 40 nœuds ! Autant dire que nous passâmes là des moments de stress intenses durant la nuit !

Car, dès le lendemain 29 janvier, nous dérapâmes au lever du jour pour avaler les 50 derniers miles nous séparant de Simon's Bay afin d'arriver avant le prochain coup de vent prévu le soir même ! Nous avons heureusement annoncé notre venue et retenu notre place au ponton car c'est avec plus de 30 nœuds que nous embouquâmes, en milieu d'après-midi, l'entrée de la

marina bien abritée et nous engouffrâmes dans la première place libre ! Nous étions à pied d'œuvre pour entreprendre une grande remise à niveau du Taranis.

Un long séjour au pied du Cap de Bonne Espérance ...

En effet, le bateau atteignant bientôt l'âge de 10 ans, il fallait envisager de changer le gréement, d'autant plus que nous avons rencontré ces derniers mois plusieurs bateaux qui avaient démâté dans la piaule suite à des ruptures de haubans ou d'étai au niveau des sertissages. Les voiles, lazy bag et capote avaient également besoin d'une grande révision. La quille gonflable de notre annexe fuyait toujours malgré les réparations de fortune que nous avons faites et enfin le moteur non seulement, refusait obstinément de s'arrêter avec la clé de contact, mais nous avons, en outre, perdu nos indications de vitesse et nos alarmes ! Et je passe les bricoles diverses et variées qu'il y avait à remettre en état... Il était grand temps de faire quelque chose dans le dernier pays civilisé que nous rencontrions, avant d'entreprendre les longues traversées vers les Antilles.



Les quartiers historiques de Simon's Town

Pendant un temps, nous avons même caressé l'idée de laisser le bateau un an de plus en Afrique du Sud et de faire entreprendre la peinture du pont et de la coque pendant ce temps. Cette idée dut être abandonnée faute d'endroit réellement adapté pour ce faire, où le bateau pourrait être laissé seul entre des mains expertes, dans un endroit bien abrité.

Aussi, dès le lundi suivant notre arrivée, le 31 janvier, lançâmes-nous tous les travaux sur Taranis. Le soir même, les devis étaient établis et les commandes passées pour le gréement et les voiles. Nous avons d'ailleurs craqué pour la confection d'un génois neuf, North Sails pratiquant ici des prix défiant toute concurrence internationale ! Le moteur fut dépanné en partie par mes soins, mais aussi avec l'aide d'un électricien compétent qui identifia le relais défaillant. L'annexe fut portée en réparation dans la foulée à un fabricant de dinghies voisin et NKE fut contacté pour l'achat d'un loch et d'un capteur d'angle de barre. Enfin, après avoir investi dans une machine à coudre, Chantal put entreprendre avec succès la remise à neuf de nos rideaux dont la doublure accusait bien ses dix ans d'âge !

Nous avons heureusement loué une voiture qui nous permis de faire de nombreux allers retours à Capetown, distant d'une cinquantaine de km. Tout d'abord pour faire notre entrée officielle, comme d'habitude, en étant obligé d'aller à l'Immigration pour remplir une foule de



Une belle colonie !

papiers parfaitement adaptés à des cargos de 20000 t ou des pétroliers, mais pas du tout à des yachts ! Puis pour chercher des pièces de rechange dans la zone industrielle de Pardeen Eiland que nous finîmes par connaître par cœur et où nous pouvions réellement tout trouver.

Nous pûmes constater une fois de plus que les gens étaient d'une rare gentillesse et se mettaient réellement en quatre pour nous dépanner. Nous notâmes aussi avec une

certaine surprise que, contrairement aux endroits où nous étions passés (Richard's Bay, Durban et East London) où les blancs étaient quasiment inexistantes, ils étaient ici très présents et on ne rencontrait des noirs que dans les emplois subalternes. Le yacht club était également très accueillant (son bar et son restaurant nous servaient de cantine !) et la marina heureusement bien abritée. En effet, les trois premiers jours de notre séjour, nous essuyâmes un fort coup de vent (plus de 45 nœuds au ponton et Fidelio, sur un corps mort, 50 m plus loin, nous affirma avoir eu des rafales à 70 nœuds).



Stellenbosch, quartier historique

Le week-end suivant, nous en profitâmes pour faire du tourisme. Outre la charmante petite ville historique, siège de la Navy où nous étions, nous avions à portée de mains les plus célèbres vignobles d'Afrique du Sud à Stellenbosch et Franshoek et le haut lieu touristique de Cape Point. Nous engrangeâmes, après conseils et dégustations quelques bouteilles de Shiraz et Chardonnay (toujours pour égayer nos futures longues traversées) et visitâmes un musée ethnographique très intéressant à travers 4 maisons dont la construction et l'ameublement allaient du 17^{ème} au 19^{ème} siècle. Nous allâmes, avec Jean-Claude et Lili d'As Vedum, qui faisaient également des réparations dans le port voisin d'Hout Bay, en haut de Cape Point et du Cap de Bonne Espérance, voisin, et lui-même peu spectaculaire, car à fleur d'eau, et admirâmes une réserve de pingouins en liberté qui peuplent cette partie de la côte. Nous eûmes même la surprise de découvrir un petit couple de pingouins échappés de la réserve en train de s'embrasser amoureusement sur le parking du restaurant où nous étions allés goûter ces fameuses (mais bien petites !) langoustes sud-africaines.

La semaine suivante nous revit à courir toujours autant après le voilier qui avait pris du retard (et qui nous fit des réparations bâclées et un génois bas de gamme de la plus mauvaise eau – nous en avons eu pour notre argent). North Sails South Africa à Capetown n'est vraiment pas à recommander auprès des voileux qui veulent avoir un service de qualité ; il semble d'après les dires convergents des plaisanciers in situ que Quantum était nettement plus performant (mais c'était trop tard pour nous !). Au cours du remplacement du gréement, nous découvrîmes avec horreur que notre tambour d'enroulement du génois avait un jeu énorme et qu'il était à quelques cheveux de perdre ses billes...ce qui nous valut de remplacer le tambour par un neuf (une petite fortune), le changement du dit roulement prenant au minimum 3 semaines (sud-africaines, cela va sans dire !). Enfin, bref, le vendredi soir, nous soufflions ! Nous avons mené à bien nos réparations... et allégé la caisse du bord de façon significative.



Cape Point, vu de terre

Balade ce dernier week-end en Afrique du Sud où nous allâmes notamment visiter Capetown et son très agréable, très luxueux et très touristique Waterfront. Nous avons effet décidé de partir de Simon's Bay directement vers la Namibie, cette étape d'un peu plus de 520 miles devant se passer (d'après les spécialistes), avec un temps de jeune fille ! Il n'était en outre pas possible de s'arrêter plus haut en Afrique du Sud, sinon à refaire son entrée et sa sortie à Capetown (avec un aller et

un retour de 200 km en voiture !).

En route vers la Namibie ...

Le 14 février, nous partîmes ainsi le cœur léger après une nuit épouvantable passée à entendre le vent siffler dans les haubans à plus de 30 nœuds, mais la météo était formelle : nous allions avoir au petit matin 2 belles journées d'accalmie, et en montant vers le nord, les vents étaient réputés devenir tout doux... En effet, au lever du jour le vent tomba et c'est au moteur que nous passâmes Cape Point puis le Cap de Bonne Espérance, dans une mer cependant bien hachée, même avec 10 à 15 nœuds de zef dans le nez.

Et puis, passé ces caps, nous nous retrouvâmes avec un petit vent arrière de 3 à 8 nœuds, où le recours à la risée Volvo s'avéra indispensable. La première nuit, un brouillard épouvantable nous laissa transi, la température très froide de l'eau due au courant de Benguela remontant de l'Antarctique condensant l'air humide. En fin de matinée le lendemain, le vent se leva, dissipant partiellement la brume, sans toutefois dépasser beaucoup les 20 nœuds, une brise thermique de bon aloi. La nuit suivante fut calme et presque claire, avec des petits vents portants nous conduisant parfois à mettre un coup de moteur.



Mais la météo était formelle, le 16 le vent devait se mettre à souffler à 25 nœuds (d'après le grib), le front passant sur Le Cap donnant un peu plus bas 35 nœuds et plus. Effectivement, au petit matin, les 20 nœuds furent rapidement atteints, et c'est génois roulé et grand voile à 2 ris que nous encaissâmes en milieu d'après-midi un bon 30 nœuds passant rapidement à 40 nœuds +. Le bateau volait littéralement à plus de 8 nœuds avec des pointes dépassant 10 nœuds, et, nous, nous frémissions à chaque embardée du pilote sur des vagues nous capelant l'arrière... Après 2 empannages intempestifs, heureusement sans conséquences grâce à notre retenue de bôme et dans un petit creux relatif de vent, nous décidâmes de nous éloigner du vent arrière d'une vingtaine de degrés en tirant un bord au large. Nous passâmes ainsi presque 10 heures l'œil rivé sur la girouette et l'anémomètre, somnolant d'un œil dans le carré (pour moi, Chantal, quant à elle, ne pouvant juguler sa nervosité et gardant ses deux yeux bien ouverts !). Ce fut une nuit qui resta gravée dans nos souvenirs... Et puis, vers 4 heures du matin, le vent tomba d'un coup au point de devoir renvoyer le moteur. Pourtant, toujours d'après la météo, ce n'était pas fini ! Dans l'après-midi, le vent fraîchit à nouveau progressivement pour atteindre 20 nœuds, puis 30 nœuds à la tombée de la nuit. C'était plus cool que la nuit d'avant, mais pas vraiment emballant pour atterrir sur Lüderitz !

En effet, nous avons pris une avance considérable sur le programme prévu et au lieu d'arriver dans la matinée du 18, c'est vers minuit la veille que nous débutâmes l'approche. Le bon côté de ce vent fort, c'est qu'il avait chassé la brume et nous fûmes tout heureux d'apercevoir enfin la côte à la tombée du jour. Mais cette entrée ne fut pas simple à négocier, les lumières de la ville masquant les feux d'atterrissage et les bouées, le vent soufflant en furie dépalant le bateau par rapport à notre route. Enfin, avec le radar, la carte et de bons yeux, nous finîmes par arriver à bon port, aidé en outre par le Port Control qui nous accueillit et nous guida de

façon très sympathique. Et après avoir tourné et viré dans un mouillage très encombré (et toujours très venté, nous finîmes par jeter l'ancre, soulagés d'avoir atteint l'objectif sans encombres, mais déçus de n'avoir pu trouver de corps mort libre au milieu des 6 ou 7 voiliers (un peu épaves) du port "de plaisance". La seule avarie était une latte de grand voile : une neuve que North Sails avait voulu renforcer (en abîmant d'ailleurs le gousset), la rendant si rigide qu'elle n'avait pu que casser sous les efforts qu'elle avait dû endurer !

Un petit dragueur de diamants



Après un juste repos, les formalités d'entrée faites sans problèmes, nous découvriâmes Lüderitz. Quelle surprise de voir une petite ville, relativement civilisée, dont le centre n'avait rien à envier à une bourgade bavaroise (la Namibie a été une colonie allemande jusqu'à la fin de la 1^{ère} guerre mondiale), et la périphérie à une bourgade africaine aux portes du désert. En effet, celui-ci était présent dès que nous dépassions les quelques rues pavées du centre ville, dont la dizaine de palmiers,

maintenus en vie grâce à un arrosage forcené, constituait la seule végétation ! Les gens étaient ici aussi vraiment gentils, s'efforçant de nous renseigner avec sourire et bonne humeur. Nous bricolâmes sur le bateau et refîmes le plein de fuel avec nos jerrycans mal en point et l'aide d'un taxi, un peu arnaqueur, qui nous balada partout dans la "ville" et ses faubourgs, pour essayer de trouver de nouveaux bidons. Nous finîmes par échanger 2 des nôtres contre 2 barils d'assouplissant, paraissant en meilleur état ! Le plus difficile fut de trouver un point d'eau pour les rincer, car celle-ci est vraiment rare ici (elle arrive par un pipe line d'une nappe souterraine située à 300 km de là). La soirée du samedi soir, autour d'un barbecue, au Yacht Club (dont aucun adhérent ne possède un bateau, mais qui est le club select des aventuriers blancs du coin) fut animée ! En effet, çà faisait des années qu'il n'y avait pas eu 3 (et même 5 dans la journée) bateaux de passage à Lüderitz, et nos copains hollandais d'Odolphus (que nous avons déjà rencontrés plusieurs fois depuis Maurice) et d'Angélique 2 nous offrirent un concert d'accordéon et d'harmonica que nous accompagnâmes en chantant (chansons de marins en hollandais dont nous peinions à suivre les paroles sur des feuilles imprimées qu'Odolphus avait apporté avec lui). Les membres du club qui parlaient allemand ou afrikaans n'étaient pas dépayés !

Nous en apprîmes beaucoup pendant cette soirée en discutant avec les uns et les autres, et notamment avec un aventurier anglais venu avec son trimaran chercher des diamants, ici depuis une dizaine d'années (qui repartait dans les semaines à venir pour les Tuamotu à la recherche d'une épave et d'un trésor, et accessoirement avec la mission de chercher des diamants sur les pentes volcaniques externes immergées des atolls !). Lüderitz, fondée par un colonel allemand du même nom à la fin du 19^{ème} siècle est la capitale mondiale de la production de diamants bruts marins, qui sont extraits par pompage à l'aide de petits et gros bateaux dans des fonds de 10 à 30 mètres au large de la côte namibienne depuis la frontière avec l'Afrique du Sud. Le tri des diamants s'effectue soit à bord des gros bateaux soit dans de petites usines au pourtour de la ville avant d'être expédiés dans tous les coins du monde par l'omniprésente société De Beers. Il paraît même qu'il y a une dizaine d'années, il était facile d'en ramasser une poignée sur les plages par les nuits de pleine lune où ils étincelaient ! Et c'est toujours possible en se baladant dans le désert à quelques kilomètres de là, à condition de ne pas se faire prendre, les condamnations étant terribles dans ce cas. Cette ville oasis coïncé

entre l'océan et le désert (la ville la plus proche est à plus de 300 km) est également un centre de pêche à la langouste important, mais aussi de collecte de minerais de zinc, de cuivre et d'uranium dont la Namibie regorge. Le climat y est particulièrement sec (une dizaine de mm de pluie par an) et s'il y fait frais à cause des eaux froides, la chaleur du désert tout proche provoque chaque après-midi des brises thermiques de sud-sud-ouest de 25 à 30 nœuds,...ce qui nous fit comprendre bien des choses sur nos misères !



Lüderitz, ville du désert !

Le 21 février, après avoir rapidement effectué les formalités de départ et pris une météo plutôt bonne, nous partîmes en fin de matinée pour notre dernière escale en Namibie, 250 miles plus loin, dès que la brise thermique commença à se lever. Odolpus partit en même temps en direction de Sainte Hélène où nous nous promîmes de nous revoir. Effectivement, le vent de secteur sud ne dépassa pas 15 nœuds, et quelques risées Volvo furent nécessaires pour atteindre la baie de Walvis dans la matinée du 23. Nous arrivâmes au milieu d'une kyrielle de phoques et de dauphins qui nous firent une fête à tout casser. Les phoques étaient particulièrement drôles et impertinents. L'un d'entre eux se prélassait même sur la bouée d'atterrissage du port !

C'était beaucoup moins venté que Lüderitz, mais il y faisait aussi froid sur l'eau. C'est toujours dû au fameux courant de Benguela qui remonte de l'Antarctique (et que nous appelions le courant de "Ben glagla"...), qui nous accompagnera jusqu'à Sainte Hélène, en se réchauffant progressivement. Heureusement, car nous prenions toujours le quart en polaire et anorak.

Walvis Bay est au fond d'une très grande baie de 6 miles de diamètre qui forme un abri naturel et c'est un très grand port de commerce ("le" port de commerce de Namibie car avec Lüderitz, ce sont les 2 seuls ports du pays !). C'est une ville au bord du désert, comme Lüderitz, mais beaucoup moins typée. Les rues y sont taillées au cordeau, à l'américaine avec de petites maisons individuelles et un peu de végétation entretenue à grand renfort d'eau. C'était plutôt cossu, très propre et avec des magasins où on trouvait de tout, mais où la marche à pied était pratiquement exclue, compte tenu des distances entre deux blocs ! Nous étions mouillés devant le yacht club (enfin à un bon demi mile de celui-ci) mais à portée de main d'un restaurant qui connut nos visites assidues et dont le chef avait dû faire ses études en France. Nous réussîmes à lui extorquer une recette particulièrement savoureuse d'escargots à la crème fraîche ! La patronne était aux petits soins pour nous et venait nous accompagner à l'estacade de débarquement nous tenir l'annexe, arguant du fait que nous n'avions plus 16 ans pour faire de telles acrobaties pour embarquer ! Il faut dire que les bateaux de passage étaient encore plus rares qu'à Lüderitz, ceux en partance pour Sainte Hélène ne montant généralement pas jusque là... et comme il n'y a pas d'autre destination ! Les seuls bateaux du plan d'eau étaient des catamarans de charter qui emmenaient leur fournée de touristes tous les matins voir les phoques et les pélicans... et revenaient à l'estacade du restaurant pour midi ! Il faut dire que comme bassin de croisière, c'est un peu limité : au sud Lüderitz à plus de 200 miles, au nord l'Angola à la même distance où il ne fait pas bon traîner ses guêtres, et à l'ouest Sainte Hélène à plus de 1200 miles !



La colonisation des phoques !

mais en revenant de courses, nous en surprîmes un qui essayait de sauter sur celle-ci en retombant dans l'eau avec de gros ploufs... Ils étaient vraiment adorables, mieux que des animaux de cirques ! Et puis il y avait de gros pélicans qui suivaient également les bateaux de touristes qui les appelaient en sifflant... Bref, nous avions notre attraction tous les matins !

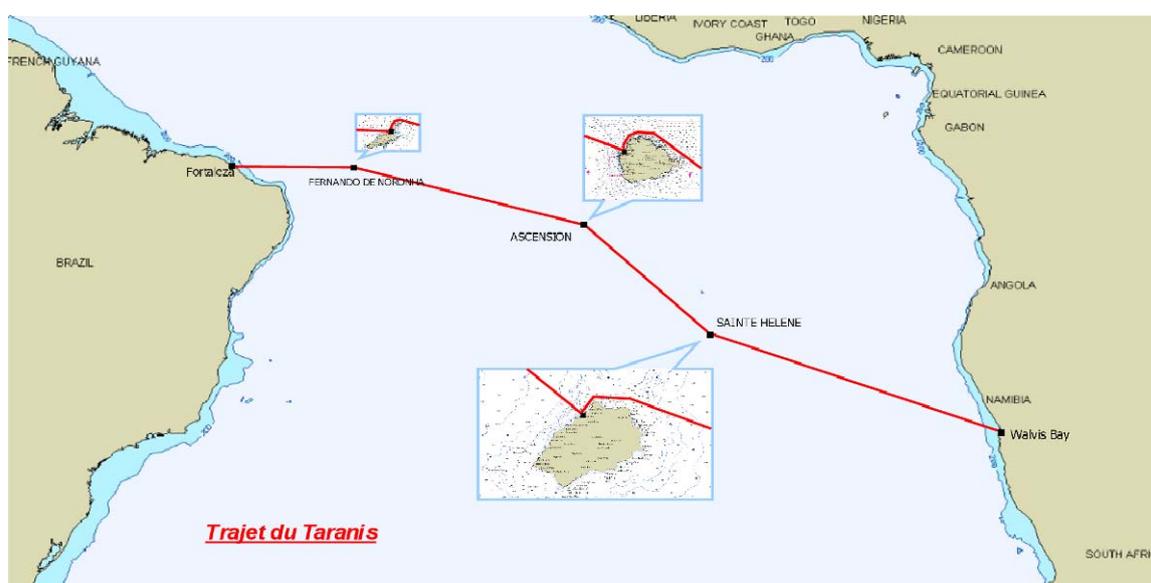
En plus et pour ne rien gâter, les Namubiens étaient très accueillants, beaucoup plus que les Sud'af et le niveau de vie avait l'air plutôt assez élevé, au moins en ville ! Les tribus du désert devaient avoir une vie plus rude, mais paraît-il aussi heureuse. Les quelques blancs qui étaient là, étaient aussi d'origine allemande et afrikander. La seule chose qui laissait rêveurs était de voir toutes les maisons équipées de fenêtres et de portes grillagées, et aussi bien protégées que des blockhaus !

La première grande traversée, vers Sainte Hélène ...

Enfin, le 26 février, il fallut se décider à quitter Walvis Bay, ce qui fut très dur, surtout pour Chantal qui retarda le départ jusqu'à la dernière minute. En effet, nous avons finalement bien apprécié la Namibie et son désert omniprésent.

Nous partîmes en milieu de journée sous un calme plat (la brise thermique se levait vers midi passé). Et c'est là que, comme d'habitude, toutes les prévisions météo furent battues en brèche. J'avais en effet préparé avec grand soin le grément de spi, Jo, qui avait fait le même trajet quelques années avant, m'ayant affirmé qu'il avait fait ce voyage sous cette voile ! Au bout d'une heure nous étions au près serré par 20 noeuds de vent ! Puis calmasse à la tombée de la nuit avec un vent de 8 noeuds sur l'arrière. Après avoir affalé la grand-voile pour être sous génois seul, celui-ci battant comme un malade (il faut dire que notre nouveau North Sails avait tout du sac à patate), nous mîmes le tangon en place dans la nuit... C'était encore pire et, en prime, de gros orages pétaient de partout. Remisage du tangon (toujours de nuit), puis renvoi de la grand voile et pour finir, moteur avec vent dans le nez, à nouveau de 15/20 noeuds, pour quelques heures. Dès la première nuit nous étions sur les rotules !

Mettant çà sur le compte de la brise thermique et le passage de micro dépressions orageuses, vues au baromètre, mais pas sur le grib (qui s'obstinait à nous annoncer 10 noeuds de sud-est), nous préparâmes à nouveau le spi au petit matin,... pour nous retrouver une demi-heure après à 20 noeuds au près bon plein à sauter dans la plume... probablement encore une mini dépression, la thermique étant bien loin maintenant. Mais toutes les mauvaises choses ayant une fin, nous nous retrouvâmes en début d'après-midi avec un petit vent de 10 noeuds, $\frac{3}{4}$ arrière sur la hanche bâbord, qui fraîchit progressivement à 20 noeuds en passant sur le travers, ce qui nous permit de marcher à plus de 8 noeuds de façon relativement confortable. Ce vent tint jusqu'en milieu de nuit, où il s'évanouit presque complètement, nous laissant filer



un petit train de sénateur vent arrière sous grand-voile seule. Au lever du jour du 28, le vent étant toujours aussi faiblard, nous envoyâmes enfin le spi, pour grignoter quelques dixièmes de nœuds, mais surtout pour ne pas mettre le moteur, la gestion de nos réserves de gasoil restant un souci permanent. Comme la veille, en début d'après-midi, le vent revint sur le travers en fraîchissant rapidement à 20 nœuds, ce qui nous valut quelques sueurs froides pour ramener la chaussette du spi, les bouts correspondants s'étant bien entendu entortillés ! Nous ne comprîmes pas bien à quoi correspondaient ces scénarios de vent, étant vraiment trop loin de la côte pour imaginer l'influence d'une quelconque brise thermique. En milieu de nuit, nouvelle baisse du vent qui repassa $\frac{3}{4}$ arrière et... envoi du spi au petit matin, pour l'affaler à midi, le renvoyer une heure plus tard... et le rentrer une heure après... Nous commençons à saturer un peu de l'usage de cette voile de malheur !

Même cinéma le 2 mars, mais en faisant le bilan de nos miles parcourus, nous eûmes la bonne surprise de constater que nous avons fait 500 miles en 4 jours (un peu plus de 5 nœuds de moyenne, avec quasiment pas d'utilisation du moteur).

A partir du 3 mars, le vent se cala sur l'arrière, le plus souvent en venant de bâbord, mais avec de longues périodes sur tribord, après une bascule de direction assez rapide de 30° . Nous étions heureusement devenus des spécialistes des empannages contrôlés par retenue de bôme freinée sur un winch, qui remplace avantageusement les freins de bôme "officiels" fort onéreux ! Après un dernier essai infructueux du spi asymétrique par vent arrière, nous remisâmes l'engin pour le restant de la traversée, de plus en plus convaincus de la faible rentabilité en équipage réduit de ce gadget, au demeurant très décoratif !

Les jours et les nuits s'écoulèrent alors de façon similaire, sauf lors de recrudescence d'empannages en milieu de nuit... La matinée était consacrée à envoyer et recevoir les mails (avec beaucoup de difficultés, l'Atlantique sud étant peu irrigué par les stations Winlink) recharger un peu les batteries avec le groupe (mais l'alternateur avec hélice remorquée permettait de maintenir celle-ci toujours à haut niveau de charge) et surtout de faire de l'eau chaude pour nos ablutions et le lavage du linge. La préparation du repas occupait le reste de la matinée, l'après-midi étant consacrée à la sieste, puis à nos Scrabble et Rummycub endiablés, pour maintenir en forme nos petites cellules grises... et bien sûr, entre temps lecture et Sudoku effrénés ! Et en soirée, nouveau petit coup de groupe et de dessal. pour remettre à

niveau nos réserves d'eau... La nuit, nos quarts de 3 heures s'égrenaient avec une activité généralement réduite et ensommeillée (sauf en cas de bascules de vent), le trafic sur cette route étant quasiment nul. Nous n'aperçûmes en effet que 2 cargos au lointain dans les 2 premiers jours de traversée.

Si du 3 au 5 mars, les alizés furent plutôt mous, ils se renforcèrent généreusement à partir du 5, nous obligeant même à prendre des ris dans la grand voile et rouler le génois tangonné que nous gardions la plupart du temps en ciseaux avec la voile. Et c'est au petit matin du 8, après avoir navigué au ralenti la dernière nuit pour arriver au lever du jour que nous atteignîmes le mouillage de James Bay, face à Jamestown, capitale de Sainte Hélène. La traversée de 1220 miles, en un peu moins de 10 jours, avait été plutôt rapide aux dires des "spécialistes" rencontrés, car nous avons eu la chance de rencontrer des alizés pas trop faibles.



Jamestown, coincée entre deux falaises

La première bonne surprise fut de trouver un plan d'eau calme, un peu houleux (il fallait quand même être bien amariné pour un tel mouillage), mais surtout équipé de corps mort pour les visiteurs que nous étions. Nous y retrouvâmes Odolphus qui, arrivé l'avant-veille nous donna les premières informations pratiques sur l'île et nous annonça qu'il avait réservé une balade qui faisait le tour de celle-ci avec un tacot historique pour le lendemain... balade à laquelle nous nous joignîmes avec grand plaisir. Le débarquement à terre se faisait avec un petit ferry boat qui passait toutes les heures et manoeuvrait habilement pour que l'embarquement et le débarquement sur le bateau et sur les marches puissent se faire sans trop d'acrobaties ; sur les marches du quai, des cordes à nœuds permettaient quand même de s'accrocher lorsque le ressac était par trop violent. Après des formalités rapidement expédiées, pour lesquelles nous avons été guidés par un capitaine de port particulièrement chaleureux et efficace, nous découvrîmes la petite ville de Jamestown (moins de 1000 habitants) dont les maisons s'épandent, avec très peu de végétation, sur plus d'un kilomètre, pratiquement autour d'une rue unique enchâssée entre deux collines rocheuses rébarbatives.

La ville comportait cependant 3 petits supermarchés, un mini-marché, 2 restaurants et quelques fast-foods, une laverie ainsi que quelques magasins de souvenirs et quincailleries, ce qui n'était déjà pas si mal pour une île de quelques 4000 habitants. Il faut cependant préciser



Départ pour la visite de Sainte Hélène

que Sainte Hélène ne possédait pas, lors de notre passage, d'aéroport (ce qui était probablement unique au monde pour une population de cette taille) et qu'elle avait une longue tradition de vie en autarcie, notamment pour les produits frais. Elle était seulement reliée à la civilisation par un bateau qui venait tous les 15 jours (sauf 2 fois par an où il ne passait que toutes les 5 ou 6 semaines !) et qui mettait 5 jours pour aller à Capetown, grande ville la plus proche. Les évacuations sanitaires d'urgence

étaient impossibles, ce qui surprend à notre époque, d'autant plus que l'hôpital était celui d'une petite communauté. Le projet de construction d'un aéroport faisait d'ailleurs l'objet de polémiques entre gens vaillants (qui étaient pour maintenir l'isolement), et ceux qui l'étaient un peu moins (vaillants !).

Ainsi, le 9, partîmes nous en expédition, à trois couples et deux enfants, faire le tour de cette île surprenante, à bord d'une vieille voiture anglaise d'une dizaine de places, découverte, et toute brinquebalante, datant des années 20. Notre étonnement fut grand de découvrir ce qui apparaît n'être qu'un gros rocher désertique et aride, vu de la mer, et qui est toute d'une verdure luxuriante à l'intérieur, cet intérieur étant constitué des cratères de l'ancien volcan à partir duquel elle s'est formée. Elle est en plus lourdement chargée d'histoire car elle a depuis très longtemps servi aux Anglais de prison. Car si Napoléon en fut le plus fameux prisonnier (et ils l'ont bien amorti sur le plan touristique !), elle en a hébergé une foultitude d'autres, célèbres en leur pays (depuis les Zoulous en passant par les Boers exilés là plusieurs années après les guerres correspondantes). Heureusement qu'il y a les voiliers de passage pour visiter les musées (Napoléon !) car il y a 2 ou 3 ans, nous avons vu qu'il y avait moins de 25 visiteurs par an ! Le nombre de ces voiliers de passage a en effet considérablement augmenté depuis l'installation de la piraterie dans l'Indien, qui les oblige à faire le grand tour. Nous visitâmes donc ces fameux musées (Briars où Napoléon passa 7 semaines heureuses dans une famille anglaise qui l'accueillit à son arrivée dans l'île, et Longwood où il passa les 6 difficiles années qui précédèrent sa mort), ainsi que le tombeau où son corps séjourna 19 ans avant de revenir aux Invalides. Ces propriétés qui appartiennent à la France à la suite de plusieurs donations sont plutôt bien entretenues et le souvenir de ce grand homme est omniprésent auprès de tous les Saint Hélénois. Nous pûmes également voir la somptueuse résidence victorienne du Gouverneur, où s'ébattent de monumentales tortues venues des Seychelles il y a plus de 150 ans, ainsi que des paysages qui n'étaient pas sans rappeler ceux de vallées suisses.



Longwood, dernière résidence de Napoléon

Il nous resta encore à visiter le petit musée de Jamestown, l'hôtel où Napoléon (encore lui !) passa sa première nuit, et qui a été somptueusement réaménagé, ainsi que la cathédrale et l'église anglicane la plus ancienne de l'hémisphère sud, avant de refaire un petit plein de gasoil grâce au ferry si commode et un avitaillement relativement réduit, l'affluence d'autant de bateaux de passage (nous étions 5 ou 6 bateaux) ayant asséché les ressources de l'île !

En route vers Ascension ...

Ainsi, le 12 mars, nous faisons nos adieux à Odolphus et reprenons la mer pour une nouvelle étape qui devait nous mener un peu plus de 700 miles plus loin, à l'île d'Ascension. L'objectif, en partant un samedi matin, était d'arriver avant le vendredi suivant en début d'après-midi, les formalités d'entrée ne pouvant s'effectuer pendant le week-end.

Le voyage se fit avec de petits vents généralement d'est à sud-sud-est de 10 à 15 nœuds, avec des périodes, surtout nocturnes, où il faiblissait à moins de 5 nœuds. Et c'était un peu stressant d'entendre la grand voile battre la chamade et de voir le bateau se traîner à 2,5 nœuds !

Adieu Sainte Hélène !

Aussi, dès le 2^{ème} jour essayâmes nous à nouveau d'envoyer le spi par un petit vent d'est de 5 à 10 nœuds. Bien mal nous en prit ! Après l'avoir envoyé sur bâbord, le vent apparent vint sur le travers et ce fichu spi, bien bordé, nous faisait autant dériver qu'avancer. Ayant constaté que nous ne gagnions que quelques pouièmes de noeuds au prix d'une surveillance constante, nous décidâmes de l'affaler et de revenir à la grand-voile et au génois tangonné. C'est là que les ennuis commencèrent : la drisse de

spi, frappée sur une poulie à tribord sur la tête de mât, avait trouvé le moyen de s'enrouler autour de l'étai au dessus du disque du haut de l'enrouleur, coinçant cette poulie. Ne comprenant pas bien ce qui se passait vu d'en bas et ne voulant pas renvoyer le génois sans avoir mis au clair ces bouts en tête de mât, j'entrepris une montée en haut de celui-ci avec l'aide de Chantal. Mais c'était sans compter avec la grosse houle et les vagues qui baladaient le mat de plus ou moins 20° par rapport à la verticale. Arrivé à mi-chemin entre les deux étages de barres de flèches, ayant compris que je dépensais plus d'énergie à m'accrocher au mât qui oscillait vigoureusement de plusieurs mètres, qu'à monter (et que ça irait en empirant), je décidais, complètement épuisé et au grand soulagement de mon équipière, de redescendre. J'avais néanmoins heureusement repéré la structure de l'embrouillamini et en arrivant en bas, en tirant et en secouant vigoureusement la drisse de spi dans la bonne direction, je remis bout et poulie au clair ! Je mis quand même 24 heures à m'en remettre, car, en plus, j'avais attrapé une belle insolation. Je crois aussi que ce fut le coup de grâce à l'utilisation de notre spi !

Comme, pour arriver à temps, nous devions tabler sur une moyenne de 4,5 nœuds, nous nous fixâmes comme règle de mettre le moteur en route lorsque la vitesse du bateau descendait en dessous de 3 nœuds, en croisant les doigts pour que nous puissions acheter du gasoil sur place. Fort heureusement, après 2 jours de petits vents, nous eûmes la chance d'avoir les 2 jours suivants un vent plus soutenu nous permettant de remonter la moyenne à ces fameux 4,5 nœuds.

Enfin, le vendredi 18 mars en milieu de nuit, nous remîmes un coup de moteur pour arriver en fin de matinée à Ascension, d'ailleurs juste en même temps que le voilier allemand Son of the Sun, parti 24 heures après nous de Sainte Hélène mais qui avait marché au moteur toute la traversée, alors que le nôtre n'avait officié qu'une quinzaine d'heures.

Nous découvrîmes alors un caillou complètement pelé, rôti par le soleil, en dehors de la Montagne Verte qui culmine à 850 m. Ce caillou était hérissé d'antennes de tout poil, l'île étant une base militaire anglaise, également utilisée par les Américains, ce qui nous valut d'ailleurs de ne pouvoir utiliser notre radio BLU, en raison d'un brouillage musclé. L'eau douce y était rare et produite par des installations de dessalement, et le sol partout recouvert de scories volcaniques brunâtres, avec une végétation quasi-inexistante. Les recommandations de prudence à l'accueil fait par VHF quant au débarquement ne s'avèrent pas superflues. Le seul point de débarquement possible était des marches construites dans le rocher, précédées d'un petit palier d'un mètre carré équipé d'une solide rambarde et des indispensables cordes à nœuds. Le problème était que ces marches, glissantes, étaient battues par le ressac très violent créé par une grande houle qui déferlait en permanence en arrivant sur les hauts fonds de la

baie. Le débarquement que nous avons trouvé un peu agité à Sainte Hélène nous sembla, avec le recul, être de l'eau de rose comparé à celui-ci. Mais comme nous arrivâmes à marée basse, nous repérâmes une petite échelle sur le côté à laquelle nous nous agrippâmes vite fait pour débarquer entre deux vagues, en repoussant rapidement l'annexe, amarrée par un très long bout pour éviter qu'elle ne se fracasse sur les rochers.

Nous entreprîmes alors nos formalités, qui furent vite expédiées, notre demande de visa faite depuis Sainte Hélène ayant été bien reçue (il faut dire que les dossiers n'encombraient pas le bureau de la responsable de l'immigration...) et la visite de la capitale, Georgetown fut effectuée en un tournemain. Quelques centaines d'habitants se terraient dans une bourgade de baraquements, la seule vraie construction sobre, mais de bon goût, étant le siège du gouvernement et de la banque. D'immenses voies désertes uniformément recouvertes de scories grises ou brunes sillonnaient le bourg, dont les ressources étaient limitées à un petit supermarché (du style magasin général canadien), mais où on trouvait cependant de tout (sauf des produits frais, évidemment !), une poste, un poste de police, un hôtel restaurant ouvert le soir et un fast-food ouvert le midi, ainsi qu'un pub bistro lugubre (façon formica) où quelques hommes s'enfilaient des bières en ayant l'air d'y périr d'ennui ! Nous comprîmes rapidement qu'un week-end à Ascension serait suffisant pour connaître les lieux !

Quand il s'agit de reprendre l'annexe à marée haute, le spectacle était bien différent de celui de l'arrivée ! Le même ressac était présent mais il recouvrait maintenant régulièrement le palier et les marches et une vague d'un mètre de haut nous plaquait sur le rocher en arrivant et nous embarquait en se retirant lorsque les centaines de litres d'eau repartaient, nous obligeant à nous accrocher à la rambarde pour ne pas repartir avec. Après un très long temps d'observation du rythme d'arrivée des vagues, nous nous décidâmes à foncer dans une accalmie pour ramener l'annexe, la détacher, monter dedans et s'éloigner à tire d'ailes... ce qui se fit sans trop de bobo ! Les conclusions que nous en tirâmes immédiatement furent que nous nous n'y reviendrions qu'à marée pas trop haute le lendemain samedi pour visiter le musée (qui était bien garni mais peu intéressant, l'histoire locale d'une île qui ne fut jamais qu'une base militaire, hors de toute zone de combats, depuis 2 siècles étant très limitée) et le lundi matin suivant pour faire l'avitaillement en vivres (surtout des viandes congelées), en gas-oil et les formalités !

Par ailleurs, le mouillage dans Clarence Bay était particulièrement inconfortable, le fond étant constitué à peu près partout de sable et de roches autour desquelles la chaîne s'entortillait inexorablement au bout de quelques heures, provoquant des mouvements de rappel du bateau extrêmement violents avec la houle, dont l'amplitude était rarement inférieure à 3 ou 4 m. A chaque rappel de la chaîne, on croyait alors y laisser l'étrave et le guindeau dut par trois fois se montrer particulièrement vaillant pour nous tirer de là. En outre, le mouillage était envahi de milliers de poissons morts, tous identiques, d'une quinzaine de cm, qui flottaient le ventre en l'air en dégageant une odeur peu sympathique. Nous observâmes d'ailleurs ce phénomène sur plusieurs dizaines de miles en repartant. D'après les pratiques locaux, ces hécatombes étaient dues à des éruptions volcaniques sous-marines fréquentes liées à la position de l'île au milieu de la faille médio-atlantique très active (ce que nous vérifiâmes sur notre Atlas des Mers et des Océans).

Enfin, le matin du 21 mars, après une nuit épouvantable où nous dûmes à nouveau changer de mouillage, nous repartîmes à terre. Et là, un spectacle d'horreur nous attendait : la houle avait encore grossi et déferlait avec une cadence accélérée sur les marches avec une violence inouïe. Heureusement un pêcheur local était là pour nous aider : il fit débarquer au bon moment nos précieuses petites personnes avec nos 3 bidons de 25 litres (vides de gas-oil), nos

papiers et appareil photo (pour immortaliser l'endroit) et nous amarra l'annexe. Nous étions trempés jusqu'au menton, mais heureux d'avoir réussi ! Après avoir fait nos petites affaires non sans mal (car ce fut difficile de trouver un transport pour aller remplir les bidons au garage de l'île situé à 500 m de la jetée, avec des gens grincheux et pleins d'ennui), l'embarquement dans le dinghy fut alors un grand moment d'histoire. En revenant porter les bidons pleins, je vis arriver une Chantal suffoquée, douchée des pieds à la tête et complètement bouleversée : une vague monstrueuse l'avait cueillie à mi-hauteur des marches, lui arrachant des mains le sac à provisions avec notre viande, nos quelques oranges et l'appareil photo... Le spectacle d'horreur était encore monté d'un cran ! Toujours aussi heureusement un pêcheur était à nouveau là pour nous aider à embarquer sur notre annexe qui avait pris des allures de cheval fou lors d'un rodéo endiablé. Cela faillit mal se passer pour moi, car en essayant d'embarquer après Chantal au moment où la vague soulevait le canot de plus de 2 mètres de hauteur, je ne pus l'attraper, celui-ci s'écartant inexorablement de l'échelle. Je restai cramponné à celle-ci, submergé par des vagues d'une violence terrifiante, attendant une brève accalmie pour m'affaler dans l'annexe. Heureusement, sinon les tourbillons et les rochers auraient eu raison de ma bonne humeur. A la fin, après avoir chargé nos bidons, nous repartîmes faire nos courses dans les vagues, récupérant fruits et viandes (que nous dûmes disputer à des poissons voraces) mais pas l'appareil photo. Ce qui n'était pas très grave, il était en fin de vie et ne contenait que les photos d'Ascension dont nous ne gardâmes pas un souvenir impérissable !

Deux heures après, douchés et changés, mais encore mal remis de nos émotions, nous quittâmes le mouillage de Clarence Bay sans regret, mais encore plus fatigués qu'en arrivant !

A nous le Brésil ...

La dernière partie de ce long périple en Atlantique Sud débuta donc le 21 mars en tout début d'après-midi avec pour objectif de rallier Fortaleza au Brésil, un peu moins de 1500 miles plus loin, après une courte escale à Fernando de Noronha, petit archipel situé 370 miles avant l'arrivée. Cette escale devait être brève et discrète, car nous avions appris à Sainte Hélène que la nuit d'escale au mouillage de San Antonio (village d'une centaine d'habitants capitale de l'île) coûtait plus de 100 euros, si on se signalait pour son arrivée au Brésil.

Les 3 premiers jours de navigation s'écoulèrent tranquillement avec un vent de l'ordre de 15 nœuds sur l'arrière, nous permettant d'aligner environ 120 miles par jour sous grand voile et génois tangonné. Le seul petit problème était que ce vent, surtout la nuit, avait tendance à basculer de 30° nous obligeant à de fréquents empannages et changement d'amures du tangon. Les 3 jours suivants, il mollit sérieusement, nous forçant même à recourir à la risée Volvo pendant une dizaine d'heures. Mais la moyenne restait honorable avec de l'ordre de 110 miles par 24 heures. Enfin, le 28 mars, il reprit et fraîchit les jours suivants jusqu'à 20 nœuds, toujours d'est-sud-est, nous permettant de remonter jusqu'à 150 miles / jour. Ceci nous permit d'atteindre le mouillage de Fernando de Noronha en tout début d'après-midi du 30 mars, après une traversée d'un peu plus de 1100 miles sans histoire, sous un beau ciel bleu d'alizés, envahi de petits cumulus de beau temps.

Fortaleza, vu du large



Nous n'avions rencontré que 2 ou 3 cargos et les quarts de nuit étaient surtout occupés, outre les empannages, à chasser des oiseaux noirs qui venaient, dès la nuit tombée, déféquer avec beaucoup d'insolence sur notre bimini ou notre annexe en poussant des cris lugubres qui s'apparentaient comme deux gouttes d'eau à ceux des corbeaux. Le plus dur était maintenant de supporter la température qui n'avait cessé d'augmenter et était de 34 à 35°C le jour et 30°C la nuit. Les quarts ne se prenaient plus qu'en tenue très légère.

Le mouillage de San Antonio était bien entendu rouleur, mais beaucoup moins que celui d'Ascension, et après une petite plongée pour remettre une anode à l'hélice et faire une inspection de routine sous la coque, nous partîmes au lit à 5 heures de l'après-midi pour goûter une vraie longue nuit de repos de plus de 12 heures, la fatigue accumulée depuis la Namibie par ces quarts à répétition se faisant sentir. Le bref aperçu que nous eûmes de la toute petite île de Fernando de Noronha (à peine 5 miles par 2 miles dans sa plus grande largeur) nous fit bonne impression : elle était verdoyante et ressemblait à Bora Bora (sans lagon) avec une dent plantée en son milieu, manifestement très peu peuplée et dédiée au tourisme – il n'y avait au mouillage que des promène-couillons qui avaient l'air actifs. Et pour débarquer une immense jetée avait été construite, évitant aux bateaux de prendre le ressac de plein fouet en arrivant !

Après cette bonne nuit de repos, nous dérapâmes le lendemain au petit matin pour avaler la dernière étape de cette traversée qui nous mènerait à Fortaleza. Le temps changea alors progressivement. Nous quittâmes les alizés pour nous rapprocher du fameux pot au noir et les vents passèrent progressivement à l'est-nord-est en devenant très irréguliers. Les grains devinrent fréquents, avec des pluies battantes qui ne duraient pas plus d'une heure et donnaient lieu à quelques surventes, dépassant rarement 20 à 25 nœuds. Nous dûmes avoir recours au moteur plus fréquemment, notamment la nuit. Malgré nos calculs, nous arrivâmes en vue des côtes brésiliennes avec un peu d'avance, à la tombée de la nuit. La rade apparaissant (sur la carte) bien abritée et nantie de mouillages d'attente faciles à atteindre avec un bon radar et un bon GPS, nous décidâmes de faire un atterrissage nocturne malgré la nouvelle lune. Les nombreuses barques à voile brésiliennes (très basses sur l'eau et à fond plat) rencontrées à 30 miles de l'arrivée, en fin d'après-midi, mouillées ou sous voiles, nous firent un peu froid dans le dos car nous soupçonnâmes qu'elles ne devaient pas avoir de feux la nuit. Du coup, en plus d'une veille hyper attentive à s'en écarquiller les yeux, nous allumâmes feux de route et feu de hune pour être sûr qu'elles nous verraient ! Après quelques frayeurs dues à des difficultés de lecture du radar (qui me laissa penser un moment que la digue du port avait été prolongée de plusieurs centaines de mètres par rapport à notre carte) et une nuit vraiment noire, nous atteignîmes juste avant minuit le 2 avril notre mouillage d'attente, où nous dormîmes immédiatement du sommeil du juste !



Arrivée sur la Marina de Fortaleza

Le lendemain matin, nous nous mîmes en quête de cette fameuse marina, terre promise, où nous avions l'intention de passer 8 jours de bon repos. Trois miles plus loin, après être passé à proximité d'une énorme épave (d'ailleurs mal positionnée sur la carte), nous découvrîmes avec déception l'objet de notre attente : il s'agissait, non pas d'une marina équipée de pontons et catways, mais d'un seul ponton dont la moitié des caissons d'acier étaient coulés et les

autres en train de couler ! Les bateaux présents, une douzaine environ, étaient mouillés sur leur ancre à l'avant et amarrés par l'arrière, et gigotaient comme des diables sur leurs amarres en raison du résidu de houle contournant la jetée. Ayant en vain appelé par VHF un capitaine de port hypothétique (mais c'était dimanche), nous nous amarrâmes à un petit corps mort à l'entrée de la "marina" à couple d'un bateau brésilien qui venait d'arriver et était également dans l'expectative. Nous fîmes un saut à terre en annexe, pour aller à la réception de l'hôtel Marina Park (5 étoiles), propriétaire et exploitant du dit ponton. Armando, le responsable de la marina fut appelé toutes affaires cessantes pour rejoindre son poste, annonçant qu'il serait là une demi heure plus tard, mais le responsable de la réception nous dit que d'ores et déjà nous pouvions nous installer, les ½ heures brésiliennes ayant une durée qui pouvait être infiniment plus longue. Après avoir pris langue avec un OVNI 435 italien (Que Sera), nous renonçâmes à la partie droite (émergée) du ponton, les caissons de celle-ci, percés, devant faire l'objet de pompages toutes les 3 heures par les bateaux amarrés là, la pompe électrique étant alimentée par des bouts de fils raccordés à la "Dubout" à des disjoncteurs qui pendaient à l'air libre et prenaient l'eau à chaque grain ! Nous entamâmes alors de grandes manœuvres pour mouiller l'ancre et reculer entre 2 bateaux sur l'autre partie du ponton en moins mauvais état. Ce fut long et douloureux, d'autant plus qu'il n'y avait que 1,5 m d'eau, mais nous y arrivâmes et, 3 heures après, nous fûmes joyeusement salué par Armando qui arrivait tout juste et nous dit que tout était parfait ! Encore 3 heures plus tard, nous avions l'électricité (à grand renfort de ruban adhésif et de sacs plastiques) et l'eau douce, en bidouillant de nombreux raccords ! Nous étions prêts à passer nos 8 jours à Fortaleza, avec les grincements lugubres du ponton désarticulé et les mouvements de rappel violents du bateau qui venait de temps à autre buter sur un gros pneu qui nous barbouillait la jupe d'un noir caoutchouteux du plus bel effet !

Comme c'était dimanche, nous allâmes quand même tester le restaurant de l'hôtel, très cher mais bon, pour fêter notre arrivée, puisque nous ne pouvions aller en ville chercher de l'argent liquide, la réception nous l'ayant très fortement déconseillé en raison du caractère craignos du quartier et de la ville en général, ces jours là ! Mais dès le lendemain matin, Armando n'étant toujours pas arrivé à 10 heures, nous partions en exploration (en taxi) avec nos deux italiens de Que Sera, avec l'intention de prendre de l'argent et de faire nos formalités douanières d'entrée. Nos guides furent de très bon conseil : bourlinguant sur les côtes brésiliennes depuis plus de 3 mois, ils nous convinrent de s'abstenir des formalités douanières, celles-ci étant très longues, purement administratives et tatillonnes (elles prenaient en général la journée, pour l'entrée, puis la sortie - un passage par la Santé, les Douanes, l'Immigration, puis la Capitainerie du port étant obligatoire). Ils n'avaient jamais vu de contrôle en 3 mois et compte tenu que nous ne faisons qu'une escale d'une semaine (5 jours ouvrables), notre séjour se fit incognito. Le lendemain Armando nous tint un discours voisin, en nous disant que le mieux était d'attendre pour faire les formalités, de façon, au pire, à faire celles d'entrée et de sortie en même temps ! Dans le même temps, celui-ci céda sans difficultés à un petit barguignage en réduisant nos frais de port (très élevés) presque de moitié, sous réserve qu'ils lui soient versés sans reçu et en cash de façon à ce qu'un transfert rapide et de bon goût se fasse de ma main à sa poche en ignorant superbement son administration...

Nous pûmes alors attaquer la visite de cette ville de 2 millions d'habitants, Fortaleza,

Le marché central



riche en favelas, mais aussi en immeuble de bon standing, dont le vieillissement était cependant rapide. A part le Marché Central, la cathédrale et les plages entourant deux côtés de la ville, il n'y avait rien à voir d'autre que des maisonnettes misérables, des immeubles sans beaucoup de charme et de rares magasins, dont le contenu révélait plutôt un pays sous-développé qu'un pays en voie de développement. Malgré les difficultés de communication, fort peu de gens (même jeunes) ne parlant autre chose que le portugais, nous pûmes discuter avec quelques personnes, qui nous expliquèrent à chaque fois que la corruption galopante du pouvoir politique rendait la vie difficile ! Le niveau des prix était en effet élevé (du même ordre qu'en France) alors que le niveau de vie moyen local était manifestement très bas.

Après avoir hanté ces rues pendant quelques jours (en serrant toujours de près notre gousset et en ayant abandonné chaînes et colliers), nous trouvâmes quelques supermarchés et essayâmes la spécialité locale des "churrascaria", où l'on fit des dégustations à volonté de viandes de bœuf grillées, toutes plus goûteuses les unes que les autres, une ronde de serveur venant toutes les minutes nous en apporter un nouvel échantillon. Nous passâmes finalement beaucoup de temps au bateau à faire quelques réparations mineures et à aider notre voisin Jan, un jeune norvégien un peu immature mais vraiment très sympa, à réparer le sien, qui en avait grand besoin !

Le climat était vraiment équatorial, avec une température qui oscillait entre 35°C à partir de 10 heures le matin et 30°C à partir de 10 heures le soir, et des pluies diluviennes qui remplissaient notre annexe (que nous avons du mettre à l'eau pour pouvoir descendre du bateau) en une nuit jusqu'à ras bord, et transformaient Taranis en étuve ! Et nous ne pûmes pas vraiment profiter de la superbe piscine de l'hôtel, car plusieurs centaines de jeunes footballeurs envahissaient celle-ci dès le matin, le "Marina Park" hébergeant les équipes de la coupe du monde junior de football masculin et féminin !

Et c'est ainsi que le 11 avril au petit matin (avant le réveil des douaniers !), nous repartions pour une nouvelle longue étape de plus de 1000 miles, qui devait nous mener en Guyane.

Un court mais intéressant séjour en Guyane ...

Cette étape était celle de la traversée de la ZCI (zone intertropicale de convergence) ou "pot



au noir", au voisinage de l'équateur, de sinistre réputation car cette zone dépressionnaire entre les 2 systèmes d'alizés est le siège de calmes entrecoupés de grains très violents et parfois d'orages redoutables. Nous l'avions déjà traversée dans le Pacifique et 2 fois dans l'Océan Indien mais celle de l'Atlantique a plus mauvaise réputation. Et nous avons bien vu qu'à Fortaleza, nous l'effleurions déjà avec ces chaleurs très lourdes et ces pluies battantes.

Les deux premiers jours, nous eûmes cependant de tous petits vents inférieurs à 10 nœuds sur l'avant du travers qui nous permirent de tenir une vitesse honorable de l'ordre de 5,5 nœuds, d'autant plus que nous avions un bon courant (de plus d'un nœud) qui nous poussait aux fesses et qui ne nous lâcherait plus jusqu'en Guyane. Le recours à quelques risées Volvo s'avéra toutefois nécessaire, surtout quand nous arrivions vers les bateaux de pêche, fort nombreux, jusqu'à la ligne de sonde des 50 m. Ceux-ci disposaient autour de leur bateau, en stand by, sur plus d'un mile, de très nombreuses lignes entre deux flotteurs de polystyrène dans lesquelles nous commençâmes par nous empêguer, en essayant de vouloir passer du "bon côté" de la ligne. En fait, une fois sur deux c'est en arrivant sur le flotteur qu'on s'apercevait être du mauvais côté et qu'on prenait la ligne flottante avec notre hélice remorquée. Une fois que nous eûmes compris qu'il fallait passer au milieu des flotteurs avec l'hélice remorquée relevée, nous vécûmes plus sereinement !

Nous entrâmes ensuite dans la ZCI, sous un ciel plombé, recouvert d'une épaisse couche de nuages uniformément gris, mais curieusement, nous eûmes toujours un vent relativement régulier et même parfois un peu soutenu. Le seul hic était qu'il était plutôt nord-nord-ouest et nous obligeait à faire un près très serré, avec même la perspective d'être obligés de tirer des petits bords. Perspective qui nous souriait tellement peu que nous décidâmes de laisser un peu porter, le vent ne pouvant que progressivement revenir au nord-est. Nous passâmes ainsi les 2 jours suivants (le 13 et 14 avril) avec encore quelques brèves marches au moteur, mais la plupart du temps sous voiles avec le pilote en mode "vent" pour essayer de serrer celui-ci du mieux que l'on pouvait. C'est à peine si nous eûmes quelques grains pas très violents (mais avec une pluie diluvienne), et c'est plus de 300 miles que nous abattîmes pendant ces 2 jours.

Et puis, le ciel réapparut d'abord timidement puis plus largement, le vent passa nord puis nord-est, et la moyenne grimpa encore pour atteindre un record (pour nous !) de 167 miles en 24 h. Nous étions bien vite sortis du pot au noir et n'avions pas eu ces orages redoutés de tous les marins ! Au large du delta de l'Amazone (à presque 1000 miles de celui-ci), nous eûmes encore une nuit mouvementée avec une kyrielle de bateaux qui brillaient de mille feux (et bien sûr sur notre route), qui n'étaient probablement pas des pêcheurs, mais plutôt des plateformes pétrolières et/ou des bateaux de recherche accompagnateurs.

Entre temps, renseignements pris auprès des anciens, nous avons décidé de sauter l'étape difficile et sans grand intérêt de Cayenne - il fallait y arriver de jour et à pleine mer. Nous atterrîmes directement sur les Iles du Salut au large de Kourou, atterrissage pouvant se faire à n'importe quelle heure compte tenu de la pleine lune. Et c'est avec un tout petit vent, mais toujours avec un courant portant fort, que nous jetâmes l'ancre en face de l'île Saint Joseph à 4 heures du matin le 18 avril après une petite semaine de traversée.

Les Iles du Salut



Après quelques heures de sommeil sur un

mouillage remuant, nous embouquâmes en fin de matinée le chenal menant à Kourou avec la dérive partiellement relevée et à petite vitesse, compte tenu que nous étions à marée basse (mais montante) et que le chenal était très peu profond. Le sondeur devint vite aveugle tellement les eaux étaient boueuses et nous sûmes que nous atteignions la ligne des 2 m quand nous vîmes faire demi-tour les bateaux quillards qui nous précédaient ! Il y avait en effet beaucoup de participants du Rallye des Iles du Soleil (partis de Madère, celui-ci, après le Sénégal avait rejoint le Brésil à la hauteur de Salvador puis fait un tour en Amazonie pour finir à Belem), qui s'apprêtaient à aller hiverner aux Antilles et faisaient escale à Kourou. En remontant la rivière, nous aperçûmes 2 pontons aux trois quarts échoués dans la vase à marée basse et allâmes aux renseignements pour essayer de trouver une place, la perspective de mouiller dans une rivière qui prenait des allures de torrent (de boue) après chaque renverse, dans un sens puis dans l'autre, ne nous souriant guère. Evidemment, les pontons étaient archi complets, mais un bateau nous indiqua qu'un gros corps-mort, 50 m plus loin, était encore libre et que, pour aller faire nos formalités de douane, le mieux était de remonter la rivière et d'aller s'amarrer en amont au quai de Pariacabo. Nous y allâmes donc, mais après avoir constaté qu'il était impossible de s'y amarrer, nous revînmes vite fait sur notre corps-mort sur lequel d'autres bateaux jetaient déjà des yeux concupiscent. Nous nous y amarrâmes à la volée, plutôt heureux de notre sort !

Et l'après-midi, sous un cagnard épouvantable, nous nous mîmes en route à la recherche des douanes pour faire notre entrée (et notre sortie) officielle du pays. Ayant vu sur la carte que les dites douanes étaient à près de 3 km du Bourg, nous essayâmes de trouver un taxi,...ce qui ne fut pas une mince affaire. Nous finîmes par trouver un transport "collectif" qui nous prit 10 Euros pour faire les 3 km ! Nous comprîmes tout de suite que la vie à Kourou était chère et que les pigeons étaient rapidement repérés ! Mais nous eûmes droit à un accueil charmant des douaniers, qui nous donnèrent une foule de renseignements utiles, les deux choses incontournables à visiter étant le Centre Spatial et l'ancien baignoire sur les Iles du Salut. Rendez-vous fut pris par téléphone pour une visite le lendemain après-midi - nous eûmes beaucoup de chance car un lancement étant prévu le 22 avril, celles-ci s'interrompaient pendant 3 jours. C'est ainsi qu'après un rapide avitaillement le 19 au matin où nous eûmes encore beaucoup à marcher, nous fîmes une

visite guidée du Centre de 3 heures, passionnante, avec tour en bus (les installations du centre s'étirant sur 750 km²) et projection de films dans les salles de lancement. Ce Centre, maintenant européen (18 pays participent à son activité), vieux de plus de 50 ans a vu défiler les lanceurs d'à peu près toutes les générations : Diamant, puis Europa (rapidement abandonné), Ariane 1, 2, 3 puis 4 et enfin le lanceur lourd Ariane 5, qui sera complété dans un futur proche par les lanceurs Soyouz et Vega (mi-lourd et léger), afin d'offrir à nos clients une plus large gamme.



Ariane 5

Entre temps, nous avons pris langue avec plusieurs des participants du Rallye des Iles du Soleil (nous avons notamment à visiter un catamaran pour le compte d'un ami en métropole, en vue d'un achat éventuel), après un incident fâcheux où un maladroit inexpérimenté vint heurter très violemment, avec son annexe, la nôtre (qui résista au choc) et une autre, en la crevant, au cours d'une manœuvre où il avait confondu marche avant et marche arrière sur son moteur de 15 CV ! Nous découvrîmes ainsi, au cours des violents échanges verbaux qui s'ensuivirent, les dessous du Rallye (qui s'était en fait mal très passé), de nombreux incidents de ce type ou autres (talonnages, dérapages d'ancre mal mouillées,...) ayant émaillé le parcours et ayant donné naissance à des clans (les expérimentés et les incompetents qui furent de façon récurrente à l'origine de ces incidents et qui en général essayaient de ne pas se sentir concernés !). Nous sympathisâmes d'ailleurs avec Yves et Elizabeth, les heureux propriétaires d'un OVNI 365 (Alazado) - et malheureux propriétaires de l'annexe crevée - en les aidant à se sortir d'une situation difficile et en partageant avec eux un apéro sur Taranis, qui se prolongea fort tard.



Les cachots noirs du bagne

De bon matin, le lendemain 20 avril nous reprenions le chenal à marée haute pour les Iles du Salut, où nous mouillâmes cette fois en face de l'île Royale. Le temps nous était compté car nous devions impérativement évacuer la zone sous le tir du surlendemain. Rendez-vous là aussi fut rapidement pris pour une visite et un déjeuner à l'auberge de l'île le 21. Celle-ci s'avéra également fort intéressante (la visite, mais pas l'auberge !), bien qu'elle laissât un goût amer. En effet, autant nous pouvions être fiers d'une réalisation comme le centre spatial, autant nous ressortions d'une telle visite, couverts de honte. Les conditions de détention étaient réellement celles de camp de concentration où les bagnards étaient sous alimentés, soumis à des travaux très durs dans des conditions inhumaines. Les punitions, pour des motifs souvent futiles (insulte à un gardien, bavardage sur les lieux des travaux,...) étaient sanctionnées par des séjours de 30 à 90 jours dans des cachots noirs, où toutes les sources de lumière étaient occultées (les bagnards n'en sortaient qu'une heure par jour pour tourner en rond dans un préau de 50 m² de façon à éviter qu'ils ne deviennent aveugles) et où il régnait une chaleur épouvantable. Beaucoup en sortaient fous et finissaient leurs jours dans un bâtiment "asile" du bagne. Sur les 70 000 bagnards envoyés en un siècle environ en Guyane (il y avait des centres à Saint Laurent du Maroni, Cayenne et Kourou), 2 500 seulement allèrent jusqu'au bout de leur peine ! C'est d'ailleurs juste après la 2^{ème} guerre mondiale à la découverte des camps nazis qu'on décida rapidement de fermer les bagnes ! Mais les installations chargées d'histoire de l'île Royale ont été bien restaurées par le CNES (centre national d'études spatiales) à qui elles appartiennent désormais, car elles se trouvent sous le vent des lanceurs. L'île du Diable, où fut enfermé Dreyfus, et l'île Saint Joseph, où étaient enfermés les bagnards incorrigibles dans des conditions de détention encore pire, n'ont pas encore fait l'objet de restauration.

Enfin, à l'issue d'un court mais dense séjour, après une nuit particulièrement agitée, et une visite fort courtoise des gendarmes qui surveillaient l'évacuation des zones, nous levions l'ancre à destination des Antilles, nouvelle terre promise au Taranis !

De retour dans "la Caraïbe"...



Un vent de nord-est 10 à 15 nœuds sous un ciel d'alizés de petits cumulus de beau temps nous poussa alors vers les Antilles, vent de travers à bonne allure. Toute la journée, nous entendîmes, à la VHF, les comptes-rendus des bâtiments de la Marine Nationale et des gendarmes ainsi que des hélicoptères, qui surveillaient la zone sous le vent du tir pour s'assurer de l'absence de tout bateau au moment du lancement. Aussi, à 18 h 37, étions nous dans le cockpit les yeux grands ouverts pour observer celui-ci, sachant que nous n'aurions à peu près qu'une minute de spectacle. Mais ce fut beau !

Bien qu'étant déjà à près de 50 miles de Kuru, nous vîmes distinctement la fusée monter dans le ciel et ses boosters se détacher juste avant de disparaître au-delà de l'atmosphère, et tout ça en moins de temps qu'il ne faut pour l'écrire.

Nous retournâmes à notre navigation beaucoup, beaucoup plus lente, bien que, pour nous, elle semblât rapide. En effet, c'est en un peu moins de 4 jours que nous fîmes ces quelques 630 miles pour rallier, au lever du jour du 26 avril, le mouillage de Carlisle Bay, près de Bridgetown, capitale de La Barbade. Cette belle traversée fut cependant ternie par un renforcement des alizés, à plus de 20 nœuds (et plus de 25 dans les grains), le dernier jour. Un vilain front froid à peu près stationnaire allait nous mener la vie dure jusqu'au bout du voyage.

Le mouillage de La Barbade n'avait pas beaucoup changé depuis notre passage, presque 9 ans avant : une eau toujours aussi turquoise, des animations pour touristes en nombre, des paquebots qui défilaient dans le port, se relayant tous les jours ou tous les deux jours et un plan d'eau agité par les hors-bord, les jet skis et voiliers de tout poil ! Nous étions tous contents et émus d'avoir bouclé la boucle de notre voyage autour du monde, même s'il nous restait une ultime étape d'une centaine de miles avant d'hiverner Taranis.

Après une nuit de repos, nous dérapâmes vite fait le soir du 27 en apercevant un coast guard qui faisait la tournée du mouillage pour contrôler que les bateaux avaient bien fait leur entrée à Bridgetown (et nous ne l'avions évidemment pas faite !). Un début de nuit relativement serein passé en compagnie des paquebots qui avançaient à petite vitesse pour atteindre la prochaine île au petit matin nous surprit agréablement, mais c'était pour mieux nous décevoir ensuite ! Les grains avec des rafales à 30 nœuds se



La plage à La Barbade



Une arrivée à Sainte Lucie dans la boucaille !

succédèrent à cadence rapprochée, pour se transformer en pluie continue à l'approche de Sainte Lucie, réduisant la visibilité à 1 ou 2 miles. Et c'est avec un temps épouvantable que nous arrivâmes le 28 au matin, dans la nouvelle marina de Rodney Bay, que nous ne reconnûmes pas, toute moderne qu'elle était, peu occupée (compte tenu des prix pratiqués, les bateaux préféraient rester au mouillage) et où on nous accueillît avec force sourires ! Taranis et son équipage étaient arrivés dans un havre de paix et de bonheur !

Comme à l'habitude, la cadence s'accéléra alors pour préparer le bateau à son hivernage. Nos billets d'avion étaient pris l'après-midi même, et la liste (impressionnante) des travaux à faire établie dans la foulée ! Nous passâmes une grande semaine dans la marina à désarmer le bateau, à faire et faire faire de menues réparations sur le lazy bag, la capote, la grand-voile, ... qui commençaient à accuser leur âge et les miles avalés, et à visiter les environs de Rodney Bay qui avaient bien changés depuis notre dernier passage, s'étant beaucoup construits et équipés de galeries marchandes dignes de ce nom. Dans le même temps, le niveau des prix avait fait un grand bond en avant pour se mettre au diapason de celui des Antilles Françaises !

Enfin, le 9 mai, Taranis était sorti de l'eau, posé et calé sur l'aire de stockage du chantier avec un soin qu'il avait rarement connu et nous attaquâmes immédiatement une chasse sans pitié des moustiques affamés, qui nous dévorèrent néanmoins avec beaucoup d'ardeur et de succès. Ajoutant à cela une chaleur humide hors du commun, les 2 petites journées de finition de la préparation (démontage de l'hélice, amarrage du bateau avec des sangles – cyclones obligent) nous parurent infiniment longues !

Mais même si nous partîmes presque en courant, c'est avec un grand pincement au cœur que nous saluâmes Taranis qui avait bouclé avec succès son grand tour du monde !... mais que nous retrouverions à l'automne prochain pour continuer à musarder dans les îles.

Chantal et Pierre



Un repos bien mérité !

Annexe

