

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

Longues routes pacifiques



Yodyssey – Tome 5

2014-2017

Avant propos	5
1. Juin 2017 – GOYAVA – Japon/ Canada.....	7
2. Juin 2016 – RAMEN - Hong Kong / Japon.....	59
3. Avril 2016 – ALONDONCAHONGKONGCONG - Singapour / Hong Kong.....	67
4. Juillet 2015 – KALPAP – Nouvelle Calédonie / Indonesie	81
5. Mai 2015 – KIKAL – Nouvelle Zélande / Nouvelle Calédonie	101
6. Novembre 2014 – KIWI – Tonga / Nouvelle Zélande.....	105
7. Octobre 2014 - SOGA - Société / Tonga.....	115
8. Juin 2014 – GALMAR – Galápagos / Marquises	127
9. Mai 2014 – PAGAL – Panama / Galápagos	139
Glossaire	147
Précis météorologique	149



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

AVANT PROPOS

A Marie-Jeanne et Jean nos parents,
A Mathilde et Armand-Gabriel les lardons de service,
A Hugo notre ange gardien,
A Jacques qui bien souvent nous tient compagnie de si loin.

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

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

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

Très peu retravaillés afin de restituer la spontanéité des écrits, les points journaliers sont regroupés selon des « Longues routes », une à six semaines non-stop.

Elles se sont succédées au long du projet Yodyssey consacré au Pacifique au cours de la période 2014-2017: Panama, Galápagos, Polynésie, Tonga, Nouvelle Zélande, Nouvelle Calédonie, détroit de Torres, détroit de Malacca, Mer de Chine, Hong Kong, Japon et enfin le grand saut sur le Canada (la descente sur Panama via les USA, Mexique, etc... est entrecoupée de stops ethnologiques et ne constitue pas une longue route en tant que telle).

Elles sont présentées ici dans l'ordre antéchronologique : les plus récentes en premier.

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

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

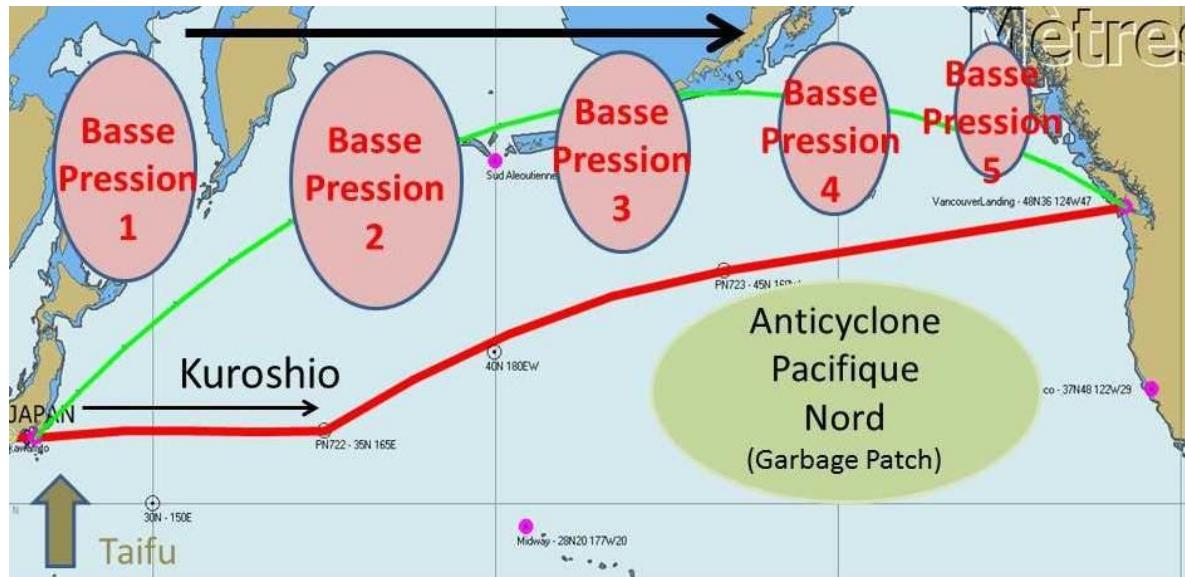
Stéphanie/Christophe

1. JUIN 2017 - GOYAVA - JAPON / CANADA

Cette route du Japon au Canada est la plus longue (41 jours de mer) que nous ayons eu la chance de parcourir. La plupart des bateaux qui quittent le Japon passent d'île en île à partir d'Hokkaido, les Aléoutiennes puis descendent le long de l'Inner Channel en Alaska.

Nous avons fait un choix différent pour plusieurs raisons :

- Nous n'avons aucune appétence pour les navigations polaires (40knts de vent ou moteur), ni pour rester enfermés au mouillage à écouter les glaciers craquer sous un ciel sombre.
- La route dite Great Circle n'est plus courte que de 350 nautic mile (*).
- En restant Sud, nous bénéficions des vents portant des systèmes frontaux dépressionnaires.



Orthodromie: 4100 nm

Yo! Plan: 4450 nm

Ceci étant, les conditions météo le long de cette route, rendent la navigation complexe et passionnante.

La traversée du Pacifique Nord ne peut s'envisager qu'au début de l'été, alors que la saison des typhons n'a pas encore commencé au Japon, que la genèse des systèmes dépressionnaire sur la Russie Orientale est bien établie et que l'Anticyclone est suffisamment remonté pour dévier les dépressions au Nord vers le golfe d'Alaska.

(*) : un certain nombre de termes techniques sont regroupés et définis en fin de volume « Glossaire / Précis météo »

La partie de la route qui consiste à quitter les cotes japonaises le long du 35°N jusqu'au 165°E est la plus difficile en raison des coups de vent brutaux perturbés par l'archipel Nippon qui occasionnent de nombreux détours, font vent contre gros courant.

La deuxième partie, courte conduit à remonter en diagonale jusqu'au 40/45°N et la ligne de changement de date pour aller prendre les trains dépressionnaires, ce sur fond de brouillard à couper au couteau.

La troisième partie revient à surfer sur les queues de dépressions -une petite dizaine sur la période- tout en longeant la marge anticyclonique dont l'extension brutale est synonyme d'absence de vent sur des centaines de miles.

Enfin, elle conduit à naviguer sur des eaux aussi froides que 7°C.

Samedi 03 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / 17h locale Japon)

Ohayo, c'est parti...

Largué les amarres à midi (heure locale) après une matinée chargée d'au revoir, visites multiples, cadeaux etc... épuisant. Nos potes, Makino et Yoshida, étaient très émus.... Ce n'était pas que l'effet chianti de la veille au bistrot italien.

Le management de la marina s'est inquiété de la météo pour nous, houlala, il y a du vent, beaucoup aujourd'hui, si vous voulez vous pouvez rester, aucun souci. Mais nous tenâmes bon... Off we go, surtout que c'est du Nord-Ouest, 6 à 7, genre Tramontane ce qui nous rappelle de bons souvenirs.

Ceci étant, on s'est quand même un peu fait secouer avec du près pendant quatre heures histoire de parvenir à emboquer la débouchure de l'Ise-wan¹ et de se trouver en pleine eau. Nous sommes maintenant largue, tranquilles, soleil couchant... juste la tétrachiée de cargoes qui font Nagoya/Yokohama, Nagoya/Osaka, Nagoya/Vancouver (goyava.. tiens, tiens)... on surveille.

Le point de départ sera donc :

Samedi 03 juin 2017 8h UTC (10h Paris / 17h locale Japon)

Position : 34°N 35 – 137°E 00

Les points de navigations correspondant aux journées seront publiés lorsque l'on pourra (pas forcément à 10h heure Française mais probablement plus tard selon les impératifs de bord et de communication).

On reprend les vacations téléphoniques en veille 10-11h heure de Paris, 9h-10h heure de Londres, ceci dans l'éventualité où l'un de vous serait pris d'une envie irrépressible d'entendre notre voix.

¹ Ise-Wan : baie de Nagoya, bordée de magnifiques et denses installations industrielles

Dimanche 04 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / 17h locale Japon)

Position : 33°N 31 – 139°E 13

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 148 nm / Restant : 4585 nm

On nous l'avait bien dit. Oui, ils sont irritants, mais tellement attachants... Nous avons voulu vérifier par nous-même. Donc maintenant, on en est sûrs : ce n'est pas facile de s'arracher du Japon, nautiquement parlant itou. D'abord on nous l'a fait brafougue (*) de Nord-Ouest idem Tramontane à la fin des ponts du mois de mai dans le Golfe du Lion. Mais on s'est pas laissé faire, l'échappée était trop belle au soleil couchant.

Puis, ravis de toucher le Kuro Shio, le courant noir chaud qui devrait nous mener jusqu'au 165°E avec 2 noeuds supplémentaires : kowbawa ouah ouah !! On se voyait déjà avec les poissons lunes, les tortues et les poissons volants chevaucher le dos du serpent. Mais shima par-ci, shima par-là passera pas : Hachimo Jima barre la sortie et à partir de demain, pétole (*) d'est.... Même Zeni Su s'est mis de la partie pour nous amuser. Les fonds y remontent brutalement de 3000m à 0, le gigantesque courant noir s'y régale de créer de la turbulence... Et bien, non, pas cette fois, nous l'avons très largement débordé.

Ceci étant, vivement que l'on parvienne à s'extraire de l'influence néfaste de l'archipel ; les anciens disent qu'il faut arriver aux 165°E pour être vraiment tranquilles....c'est loin.

Tout va bien à bord.

Lundi 05 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / 17h locale Japon)

Position : 32°N 44 – 141°E 30

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h): 103 nm / Restant : 4384 nm

Le captain voudrait bien mettre quelques Sverdrups (1 Sverdrup = 1 million de m³ par seconde) dans son T-Punch. Nous avons donc laissé Hachijo Jima sur bâbord cette nuit, la dernière île avant plusieurs milliers de miles et sommes rentrés dans le Kuro Shio qui charrie entre 50 et 100 Sv selon la position et la saison (il fait compétition avec le Gulf Stream).

Une des fonctions du courant noir -en fait il est bleu outremer- est qu'il transporte les larves de Todorades Pacificus ou seiche du Pacifique qui éclosent le long des côtes japonaises et que les autochtones pêchent abondamment (la dégustation vivante est un mets très raffiné avec lequel les natifs se régalent d'embarrasser les gaijins bégueules. En ce qui nous concerne, les photos de préparation de "délice des dames" suivi d'une explication sournoise de la provenance desdits délices permettent de remettre les choses en perspective. Un partout, balle au centre).

Dommage qu'à bord de "Yo!" nous ne soyons pas équipés pour la pêche à la turlutte, enfin tout le monde n'est pas doté de manière équitable. Pour les novices, la pêche à la turlutte ou à la dandine est une technique pratiquée en Méditerranée pour la capture de seiche ou calamar. Pour la cagole, faut voir si ça performe.

A signaler, heurt de tortue ce matin 10h, elle surfait sur un gros rondin (un tronc quoi) qui a fait klong. Défaut de signalisation sur l'A3.

..../.....

Et nous en étions là de ce mini billet attendant la renverse météo avec un flux d'Est modéré (15 kts (*)) météo du jour, si, si) lorsque l'attention à l'environnement doublée de la prudence du raton-laveur: pas bon tout ça, on rentre le "Code 0" -grande voile légère- et ça n'a pas manqué: 10kts de Nord puis 15kts de Nord Nord-Est puis 20kts de Est-Nord-Est puis 25kts de Nord-Est puis 30kts d'Est-Nord-Est puis 35kts et la mer qui enfle, grand-voile trois ris, trinquette (*) à la tombée du jour, et Zoup c'est parti, en fuite plein Sud, puis Sud-Sud-Ouest avec des jolis machins qui commencent à déferler car on est un peu en plein milieu de discussions de marchand de tapis entre le vent (du Nord) et le courant (du Sud), vent contre courant, c'est jamais bon et ça lève pire que chez le boulanger.

C'est quand même pas l'idée de débouler à 8 kts en direction de Manille pour rallier Vancouver alors on a fini par prendre la cape (*).

Et nous voici, par 32°N 23/1°E 48, la trinquette à contre, la barre à contre, la grand-voile qui faseye, à se prendre des paquets d'eau sur le pont, tranquilles en attendant que ça passe (probablement une bonne journée vu l'ampleur du truc). On regarde les écrans (AIS, radar) des fois qu'un cargo serbo-croate décide de nous attaquer et on patiente en faisant du courrier... "Yo!" dérive à 2kts dans le 300°, direction d'Hachijo Jima, le Kuroshio est plus fort que la dérive du vent, l'anémomètre marque F7 puis F8 puis F9 puis F8 etc... en dessous, 9000 mètres de fond, pas la peine de vouloir mettre l'ancre.

Pour un début, pas très Pacifique.

Tout va bien à bord, on bouchonne.

Mardi 06 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / 17h locale)

Position : 32°N 17 – 142°E 0

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h): 18 nm / Restant : 4367 nm

Adoncques hier soir vers 22h, Yo! a revêtu sa cape d'invisibilité pour éviter de partir trop sud, pas glop, pas notre tasse de thé, mais bon, la perspective de se taper 150nm de plus à remonter ne nous enchantait guère (d'où la cape sous cape, pas cap!!).

Moins de prise au vent certes, mais invisibilité sur la route surtout : 12h de dérive à 2 knts et retour au point de 17h de la veille, presque mais pas tout à fait une journée blanche, un fait alternatif dirait Donald.

Remise en route vers 9h ce matin, mer blanche et forte houle, mais c'était redevenu manageable.

Conclusion : la distance utile de ces dernières 24h est pour ainsi dire RI-DI-CU-LE : 18 nm, soit 0.3% de la route restant à parcourir... Heureusement qu'on a du riz en rabe.

Quant à l'équipage, il ne riait pas du tout sous cape, car balloté travers aux vagues, c'est barbouille assurée et « total subissement de sa life », antidote, les sobas², c'est parfait pour le colmatage....

On a peu à peu repris contrôle de notre destinée, ride the snake, bientôt plein Nord pour aller chercher la prochaine queue de dépression... y a pas à dire, l'environnement météo est varié dans le coin.

Tout va bien à bord.

Mercredi 07 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / 18h locale)

Position : 32°N 14 – 143°E 02

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 50 nm / Restant : 4316 nm

Ca y est, on commence à se sortir de l'influence délétère de l'Extrême-Orient...

Surtout, le vent a commencé à rotationner ce matin pour finir par s'établir comme il faut en cette fin d'après-midi... Peut-être allons-nous enfin montrer quelques performances honorables... A suivre.

Depuis notre départ, le Captain observe l'aube de plus en plus précoce ; on commençait au petit matin à pouvoir discerner un fil blanc d'un fil noir (sans pour autant, malheureusement, blisel le jeune du lamadan - tladition japonaise) dès 3h15, c'est dire !

Le jour se lève à l'heure d'aller se coucher, c'est pas normal, on se croirait Place Blanche.

Et donc depuis que la brafougue #2 s'est calmée, le Captain compute, suppute et finalement répute (non, non, il ne s'agit pas de remplacer les cirés de rigueur par des bas résille et des déshabillés vaporeux) que aujourd'hui est le jour putatif du premier grand chambardement horaire: à 17h il sera localement 18h; dont actes, les puttis baguenaudent dans les toiles du Botticelli, nos cytoplasmes en frémissent du putamen, les putiers nous lâchent leurs grappes, le réchauffement climatique est imputée à pas de chance et 550 députés peut-être dépités se présentent aux burnes (ehu, non aux urnes) car leur réputation commence à être mise à mal (ceci étant, ils ont encore de la marge, suffit de voir le Donald qui, depuis qu'il grabe les pussies, ne sait plus s'il doit swinguer ou putter, pôv Mélanie....)

On récapitule (en quelque sorte) :

UTC= Universal Time Coordinate = GMT = TU = la référence absolue (locale sur la planète s'entend), c'est le zéro.

Les fuseaux (moins seyant que les porte-jarretelles) horaires correspondent grossso-modo à une quinzaine de degrés de longitude ainsi que de la volonté politique des gouvernements (ex : le Japon n'a qu'un fuseau horaire alors qu'il en mériterait deux= il n'y a pas de tête qui dépasse; UK a un fuseau horaire différent de l'Europe Continentale ce qui n'est pas le cas de l'Espagne, etc....).

² Nouilles Japonaise

En allant du Japon au Canada, nous allons régulièrement changer notre heure locale pour ne pas risquer de sauter un repas, ne pas rater l'heure du T-punch et ne pas se retrouver dans les limbes à la ligne de changement de date... nous y reviendrons.

Ainsi en réputant (on y prend goût n'est-ce pas ?) 18h à 17h (soit en fait heure locale = UTC+10 et non plus UTC +9), nous allons avoir le soleil se couchant un peu plus tard (vers 20h30 locale) et se levant raisonnablement (vers 4h30 locale) pendant quelques jours... pfew, clair?

Tant que les fronts s'auto-amputent,

Tout va bien à bord, on ne se dispute pas.

Jeudi 08 juin 2017 - 7h UTC (9h Paris / 17h locale)

Position : 32°N 55 – 145°E 26

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h): nm 128 / Restant : 4188 nm

Aujourd'hui nous célébrons par une minute de recueillement l'anniversaire de la mort, inattendue, du Prophète à Médine ; d'aucuns susurrent "de sa belle mort", hourra pour les hourries !

Calfeutrés dans la carrée, 2ris, un bout de génois dehors, le pilote à la pugne par un bon force 5/6 et une mer forte, nous recueillons ce que nous pouvons, des pensées, des objets qui valdinguent, des éléments de ciré, un bout, des prolégomènes alors autant dire que le barbu, on lui récite régulièrement la sourate 116 dite de l'Almanach : "quand les mouettes ont pied, il est temps de virer"; enfin ce n'est pas demain la veille car nous commençons à prendre la tangente, vitesse de libération proche, mais ce n'est pas gagné...

Billet encyclopédique ce jour pour les non-experts et les autres : l'Abomination Pacificus Japonicus (APJ).

L'Abomination Pacificus Japonicus est méconnue car peu de marins l'ont parcouru, elle s'étend à l'Est du Japon central (30 à 40° nord) sur une distance de 600 miles vers l'Est. Sa fonction première est d'empêcher les Japonais d'aller embêter les Américains, Dieu s'étant rendu compte que ces derniers étaient plus gentils et puis, ils ont inventé l'iPhone (Pentateuque XII, 1-9).

Structure

- les grosses dépressions Nord prennent naissance sur la Mandchourie puis se déplacent vers l'Est en se creusant sur la mer du Japon (entre la Corée et le Japon), balaient le Japon plus ou moins haut en latitude et se retrouvent côté Pacifique... que d'eau, que d'eau.

- leur front vient alors heurter le système complexe généré par le Kuro Shio (le "courant chieur" en Français) qui trimbale des pétattonnes d'eau à 26 degrés dans un environnement à 15 degrés (c'est comme un glaçon dans le pastis, ça devient trouble, si l'on peut se permettre cette image osée) du coup ça crée une panique noire avec des orages, des précipitations, des zones de squash (pas le jeu mais des endroits où les isobares sont tellement resserrées que le vent ne sait même plus où aller - genre la poitrine de Gina Lolobridgida dans son cœur croisé).

- un chouïa plus à l'Est, les systèmes anticycloniques, en fait l'anticyclone du Pacifique Nord, le grand pacha de la zone - respect - se fait régulièrement bousculer par ces trains de dépressions, il se retrouve un coup comprimé par-ci, un coup par-là, c'est pas que ce soit un mauvais bougre mais au bout d'un moment il en a marre et, soudain, comme un coup de taloche (une zone de haute pression) lui échappe et vient rajouter son grain de sel sur la même zone avec une violence inouï et des vitesses de déplacement conséquentes, à rebrousse-poil des fronts dépressionnaires.

- à cela s'ajoutent les événements moins fréquents remontant du grand Sud, dépressions tropicales/taifu qui récurrent au niveau des Philippines, longent l'archipel d'Okinawa et viennent s'ébrouer dans l'abomination tel un chien dans un jeu de quilles.

En résumé : une zone où l'ampleur des phénomènes météorologiques engendrés par les grosses machines (continent Asiatique et Océan Pacifique) se combine à des effets de relief torturés pour faire un temps :

- violent,
- changeant,
- peu prédictible car les effets de bord y sont prépondérants,

... et c'est là qu'on se trouve.

Tout va bien à bord, le Captain se laisse pousser la barbe, l'équipage invente le ciel bleu.

Vendredi 9 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / 18h locale)

Position : 33°N 39 – 147°E 57

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 132 nm / Restant : 3976 nm

Aujourd'hui, nous venons de passer sous la barre symbolique des 4000nm à courir, un peu comme si le bon vieux Raymond était passé sous les 100kg.

Journée tranquille avec 20-25kts de travers pour commencer à remonter. Nous attendons le passage d'un front demain dans la matinée puis un régime s'établissant Sud-Ouest pendant quelques jours, Inch'Allah.

C'est l'occasion de lever le voile, de circonstance en ce jour de prière, sur un aspect fort méconnu de notre intimité : "le 22 à Asnières".

Depuis que le prophète Steve de sa retraite de Palo Alto a distribué la manne iPhone et opéré la multiplication du Mp3, tous ses disciples et les autres sont convaincus que rester en contact avec sa tribu est immédiat, facile et gratuit (presque). Nous passerons sur l'inutilité de toute recherche scientifique qui a rendu de tels prodiges possibles et remercierons le guru dans son immense bonté de transporter ainsi nos émois.

Mais ses apôtres n'ont pas encore converti les nomades marins que nous sommes. Par nature taiseux et va-nu-pieds, notre potentiel d'encombrement de la twittosphère est proche de zéro tout comme notre appétence à la dépense inutile.

De fait, nous pauvres voileux en sommes réduits au tam-tam, à l'envoi de mouettes voyageuses et jeté de bouteilles à la mer, au mieux, quelques récipients plastique envoyés à coup de fronde sur le pont des navires croisés.

Comme en Afrique où le moindre guerrier Masaï ou berger Peul qui n'a jamais vu le poteau télégraphique défigurer son paysage, ni connu la situation de se languir chez soi en attendant un hypothétique coup de fil à travers un appareil fixe, nous utilisons un téléphone mobile à travers un réseau satellitaire.

N'imaginant pas donner un compagnon à Charlotte (* ndr : l'éolienne), surtout pas un radom de taille conséquente dont les protubérances risqueraient de flétrir ses douces pales incisives, nous en sommes réduits à une bande passante limitée (9ko/mn au mieux, si, si !) qui n'autorise pas l'utilisation de comptes mails génériques dont l'essentiel des échanges est réservé aux checks de sécurité (merci les Grandes Oreilles). Nous utilisons donc un service dédié et un software de compression de données associé.

Process :

On démarre un ordinateur/tablette, on reçoit les mails, on traite, on écrit un mail, on envoie le mail, on va prendre l'apéro : Izzy, c'est la théorie.

C'est la pratique qui est laborieuse et nécessite concentration et récitation de mantras adéquats une à deux fois par jour, c'est selon.

1. L'ordinateur est toujours en marche à la table à carte, mais il faut pouvoir accéder à cette dernière, 15 degrés de gîte, faut se caller, et en plein milieu de la phrase, bib, bib, "le pilote automatique demande de l'attention, rotation du vent" ou bien, bip, bip, "alarme AIS à 3 nm dans le 165" ; on laisse tout tomber et on va au taf, par définition l'autre de nous deux dort.
2. Lorsqu'on revient, quelques heures plus tard, c'est la fin du quart, ou bien le soleil tombe direct sur l'écran, ou bien on a viré de bord et il faut se caller dans l'autre sens, au passage, le mail n'ayant pas été sauvegardé doit être recommencé.

Tout est prêt, les mails sont écrits et les requêtes météo (celles qui interrogent un serveur et renvoient des champs de vent sous forme de fichier Grib (*) de 20 à 30 ko) sont configurées, on va pouvoir y aller.

3. Activer le WiFi lié au téléphone satellitaire (un investissement majeur récent de 200 roros qui permet d'éliminer des câbles ou trop courts ou trop longs - n'oublions pas que ça bouge - et d'avoir l'antenne et le telsat à poste, sécurisé).
4. Démarrer l'Iridium et vérifier qu'il se connecte au réseau satellitaire. Difficile si la couverture nuageuse est trop importante, s'il y a de la pluie, le bateau trop gîté - l'antenne n'est alors pas suffisamment verticale-, les mouvements trop violents -par force 6/7, la réactivité de l'antenne est limite- ou la bôme au-dessus de l'antenne -bâbord amure, l'espar métallique fait obstruction à la propagation des ondes-. Il faut alors changer d'allure et abattre le temps de la connexion.
5. Déconnecter l'ordinateur du réseau WiFi Navigation [oui, oui, on peut maintenant suivre les paramètres du bateau en restant tranquillou au lit, le luxe pour les jours de très mauvais temps quand il ne reste plus qu'à lutiner le mousse] et le connecter au réseau WiFi Satnav.
6. Lancer le machin qui fait la connexion, la compression des données (le modem du telsat émet des petits bruits bizarre, bzz, bzz, comme au temps du minitel au siècle dernier).

7. Envoyer les mails préparés off-line.
8. Attendre un accusé d'émission, jusque-là, tout va bien la plupart du temps car il s'agit de "petits" fichiers.
9. Automatiquement, la réception du courrier démarre. D'abord taille et nombre de messages à télécharger : "7 messages pour 33 814o" et ça commence. Nous retenons notre souffle alors que la barre d'avancement progresse. Tel Clochette devant Cat-TV, cramponnés à la table à carte, guettant les octets qui s'égrènent un à un, notre fascination pour l'écran est sans limites, pourtant quasi rien ne s'y passe, travail d'intention.... il y en a bien pour 2-3 minutes. Et parfois, ça plante, bordée d'injures, position de l'arbre et on recommence.
10. L'accusé de réception arrive enfin. Dehors rien n'a changé : 20 knts et creux de 2 mètres, on est toujours cramponné à la table à carte.
11. Eteindre l'Iridium, éteindre le réseau SatNav, se reconnecter au réseau Navigation. Faire une salutation au soleil.
12. Lire avec plaisir et attention le courrier reçu, Deos Gratias !!!

Tout va bien à bord, l'I-boat se tire plein Est.

Samedi 10 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / 18h locale)

Position : 34°N 19 – 150°E 28

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 132 nm / Restant : 3905 nm

Et le 7ème jour, le seigneur vit que cela était bon alors il se reposa et se fit un café.

[Il s'agit d'une pratique introduite dans le Panthéon divin par Thor, le Dieu Scandinave ; ce dernier, lors de visites ethnologiques en ce bas monde avait eu l'occasion d'étudier les avancées sociales à La Poste et s'en inspira, car Thor est facteur...mmmh ?]

Pour nous, un peu pareil, nous sommes partis de Mikawa Mito il y a 7 jours précisément, distance parcourue assez modeste depuis (700nm utile). Nous le savions en prenant la décision de larguer les amarres d'autant que la fenêtre suivante pour sortir de Nagoya était 7 jours plus tard, aujourd'hui !!!.

Alors, repos, c'est Shabbat

Tout va bien à bord, Lavazza veille aux grains.

Dimanche 11 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / 18h locale)

Position : 34°N 43 – 153°E 21

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 144 nm / Restant : 3761 nm

En fait, y a pas que le Chi qui ait voulu niquer le peuple, dissolutionner et finir par se retrouver avec les empapaoutés à Matignon ; de l'autre côté du manche, c'est un peu le mois de juin qui enfonce May et le bon brin s'approche de l'ivresse, genre Guelle de Bois – GdB - chez les GB.

Ceci étant, pas d'ironie en ce dimanche, nous sommes empreints de bonté et dégoulinants d'empathie suivant les préceptes du dalaï-lama broadcasté urbi et orbi par l'apôtre Mathieu³ lequel parcours inlassablement son circuit éponyme un petit jaune à la main. Nous sommes également dégoulinants d'eau mouillée qui tombe du ciel, sans rapport à moins que l'on ne considère l'éventualité, dans la zone de l'Abominable Pacificus Japonicus, d'une condensation de l'empathie par détente adiabatique. L'avenir le dira, nous méditons en attendant.

En ce qui nous concerne, le vent évanescra au petit matin, ne serait un clapot désagréable, ce serait parfait pour la messe.

La brillante stratégie mise en œuvre par l'équipage a permis d'enfourcher le Kuro Shio (courant chaud) pile poil au moment où s'effaçait le vent. Les Kamis⁴ sont avec nous ce jour, du coup tranquille, le pain cuit dans le four et les thons viennent titiller les leurres, très snobs jusqu'à présent, de la touche mais rien de concret. Faut dire qu'il y a du monde sur la zone, nous avons croisé 8 "marus", bateaux de pêche genre ceux que l'on avait vu rentrer de campagne à Katsuura, qui tracent leur route, indifférents à notre présence (le plus proche est passé à 0.3nm et encore on s'était poussé) ; surprenant comme densité alors que nous sommes à 700nm de la côte... mais la richesse halieutique tropicale est trimballée jusqu'ici par le courant alors prédatation, prédation....

Images de cette profusion halieutique, d'énormes bouquets d'algues jaunasses flottent à la surface. Équivalente à la probabilité de rencontrer un bateau de pêche, celle d'accrocher une telle chevelure est faible... Donc, vers 14h, mise à la cape et mise à l'eau du Captain - température idem côte d'Azur au mois d'avril mais un lieu de baignade tellement plus original que la Croisette - aussiière ceinturée à la taille, pour détacher l'amoncellement qui s'était pris dans le safran.

Tout va bien à bord, on s'essaye à la distillation de sargasses façon genépi.

Lundi 12 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / 18h locale)

Position : 34°N 56 – 155°E 18

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h): 97 nm / Restant : 3664 nm

Nouvelle partie de squash aujourd'hui dans le dernier coude du Kuro Shio avant que celui-ci ne disparaîsse dans les abîmes, diverti par les monts Shatskiy et confronté au courant subarctique qui descend du Kamchatka, longe les Kouriles, Sakhaline... tous ces jolis noms évocateurs du goulag et hors de la couverture météo des Américains. Pourtant avec les Russes..., si, si, mais non je vous dis. Et puis, je vous covefefe tous. Nah!

Squash donc entre une zone de vent fort chaud qui nous vient du Sud et une zone de vent fort du Nord qui nous est amené par une grosse dépression positionnée au nord d'Hokkaido, du vent froid, très froid. La rencontre des deux fait turbulence et bien sûr, son lot de pluie, renverses surventes, déventes, etc...

Et nous au milieu sous la pluie dans une pétole noirte qui attendons que ça se décide.

³ l'inénarrable Mathieu Ricard pour ceux qui auraient zappé le phénomène.

⁴ Dieux animistes Japonais

Entre deux parties de jeu de dames, menus travaux, inventaire de produits frais -encore une semaine sans attaquer les boites- et régalages.

Tout va bien à bord, de toutes les matières, c'est la moite qu'on préfère.

Mardi 13 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / 18h locale)

Position : 34°N 33 – 157°E 33

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 114 nm / Restant : 3590 nm

Ça monte et ça descend... au grès des pulsions barométriques, au plus Sud à 31°N il y a 6 jours, nous étions parvenus à gagner de l'Est tout en remontant aux 35°N, vlan, la grosse bête au large d'Hokkaido couplée à une suivante anormalement basse nous conduit à libérer le passage, "circulez, y a rien à voir" et à redescendre vers les 33°N. Une espèce de zigzag qui permet d'enranger de l'Est avec opiniâtreté mais donne une image de trajectoire, sortie de pub, fin de soirée arrosée... faudra voir si l'argument "y avait une dépression sur la route, c'est pour ça que je fais des écarts" tiendra face à un pandore dubitatif.

Rarement vu une météo aussi changeante à l'échelle synoptique, les tendances à cinq/six jours ne sont qu'indicatives en dehors des très grosses bouzigues. A deux/trois jours commence à se dessiner un schéma cohérent mais extrêmement complexe et pour le jour courant, les modèles sont époustouflants de précision, on sait quasi à l'heure près à quelle sauce nous allons être mangés, mais avec 3 à 4 régimes complètement différents dans la même journée... et autant de manœuvres etc...

Sûr que l'on n'a pas trop le temps de s'embêter.

De remettre du Sud dans la route a eu un effet collatéral: nous étions sortis de l'influence néfaste du courant chiant et bien, il a fallu y retourner, c'est quand même un peu la capsule Apollo qui rentre dans l'atmosphère (en toute simplicité, échauffement et violentes turbulences) ; en effet poussés par un bon force 7 à 8 de NW qui commençait à lever une jolie mer toute blanche, les croisements avec les marmites, tourbillons, maelstrom, etc... du Kuro Shio ont rendu pénible une situation qui aurait pu n'être que partie de plaisir à surfer sur les déferlantes naissantes.

S'il restait encore une once de sympathie pour le Kuro Shio, c'est bien fini. D'abord il n'est jamais là où on le cherche. Lorsqu'on le trouve par mégarde, il n'est pas dans le sens attendu. De toute manière, lorsqu'on est dessus, on ne peut rien faire, ça tourbillonne et ça lève à tout va. Toute initiative est vouée à l'échec et enfin, il est farci de pécheurs qui le revendent propriétés privées et foncent sur les intrus... une sorte d'enclave Japonaise en plein milieu de nulle part, genre le quartier Saint Anne derrière l'Opéra.

Ca y est, ça se calme. On repart pour un cycle, pétole/pluie, vent fort et trouver le trou de souris qui nous permettra de remonter vers le Nord, pour l'instant on s'essaye à contourner par le Sud une prochaine dépression.

Tout va bien à bord.

Mercredi 14 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / 18h locale)

Position : 33°N 17 – 158°E 41

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 39 nm / Restant : 3552 nm

Plan, replan, rantanplan et biais d'ancrage.

Vu que l'objectif pour Vancouver est au Nord-Est et que le compas de route indique Sud-Est, les mécanismes cognitifs s'émeuvent au réveil : "mais qu'est-ce que c'est que cette c****?"

En fait, c'est logique car à l'échelle synoptique la saloperie qui suit :

#####

LOW 50N165E 985 MB MOVING NE 15 KT. OVER FORECAST WATERS WITHIN 240 NM SW QUADRANT...AND WITHIN 120 NM EITHER SIDE OF A LINE FROM 55N171E TO 48N170W WINDS 25 TO 35 KT. SEAS 8 TO 13 FT. ELSEWHERE WITHIN 300 NM S QUADRANT WINDS 20 TO 30 KT. SEAS TO 11FT.

#####

projette une langue vernaculaire [un front froid] vers le Sud dans notre direction, genre caméléon qui s'apprête à gober une mouche, mais nous, d'abord on ne fait pas bzzz, bzzz, puis on n'a pas trop envie de se faire gober, tout au moins de la sorte. C'est pour cette raison que depuis hier nous faisons cap au Sud-Est afin de limiter les dégâts, passer sous le front (comme un joyeux drille sous les jupes des demoiselles d'honneur), gérer la transition (probablement violente) d'un vent de Nord vers Sud-Ouest et se faire rincer au maximum ; dire qu'il y en a qui aiment ça.

Ainsi, nous sommes contraints par l'environnement à un régulier exercice de replanification qui vise à intégrer les dernières informations connues (présence d'une forte dépression très Sud) et à minimiser les impacts adverses sur le plan d'ensemble : remonter vers les 40°N pour essayer d'accrocher les trains de dépression et leurs vents d'Ouest.

Ne pas considérer les éléments extérieurs, soit les dernières informations, conduit à agir/réfléchir en dehors de la réalité, suivant des projections (souvent personnelles qui très vite s'apparentent à des croyances = on ne discute pas) et non plus sur une analyse factuelle.

En quelque sorte, on s'auto-persuade que la projection faite va se réaliser et on rejette tout élément qui pourrait remettre cette projection en cause ==> cela s'appelle un "biais d'ancrage" - notre cher Donald en est un grand spécialiste -.

Comme nous sommes dans un univers clos (16 mètres carrés à tout casser - hors piscine s'entend), nous sommes très exposés au biais d'ancrage car il est relativement facile de se persuader, à deux, avec la fatigue de la navigation, que l'on a raison, même contre la réalité la plus basique. C'est un des risques identifiés auquel nous sommes particulièrement sensibles et nous nous forçons à des séances régulières de remise à plat des hypothèses de navigation, court, moyen et long terme (on évite de se mettre tout nu pour ce faire, cela n'améliore guère les processus cognitifs).

Ayant pris la décision hier matin de faire du Sud-Est afin de moins se faire embêter, l'équipage au grand complet à conduit une séance de replanification originale car nous faillîmes basculer :

- comme nous sommes Sud et un peu coincés dans les 30°-35°N pendant 2/3 jours, quid si on partait sur Hawaï plutôt que Vancouver - tilt !!!!
- houlala !
- c'est encore possible, nous sommes sortis de la zone cyclonique Japon et pouvons arriver là-bas avant le début de la saison des hurricanes.
- dites m'en plus...
- 1500nm plein Est sur la bordure de l'Anticyclone (s'il ne nous embête pas) puis Sud-Est pendant 1000nm pour tomber sur Honolulu, c'est 1000nm de moins que Vancouver et les températures sont bien plus clémentes.
- cela paraît attractif....
- puis on descendra direct sur les Marquises.
- yeah !!!
- .../...

En fin de compte, réflexion intense, avantages/inconvénients... nous avons tranché : Vancouver.

Mais il ne s'en est fallu que de quelques macrons....

Tout va bien à bord, on pense.

Jeudi 15 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / 19h locale)

Position : 33°N 44 – 160°E 29

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 93 nm / Restant : 3458 nm

Indicateur du jour : + de 1000 nm utiles parcourus depuis le départ.

On vient de passer les 160°E. A 13h, il était 14h le Captain ayant ainsi réputé un nouveau changement d'heure. Nous sommes désormais UTC+11.

Ce soir on sort.

Petit matin Ouest Nord-Ouest, partiellement ensoleillé, aprem pétole molle (*), un albatros se régalaient de frôler l'eau de la pointe de son aile, tranquilles peinards, accoudés au comptoir...

Mais ce n'était pas une soirée genre Clos des Fées, rêveurs sous les platanes qui nous attendait.

19h : Est 15-20 kts, la mer lève -mise à la cape en attendant que ça rotationne et premières gouttes de pluie. Inutile de descendre plus au Sud, même si le Sud toujours en été on voudrait que ça dure un million d'années... et tout ça et tout ça. Nous, têtus, on vise de l'Est.

Minuit : le système frontal rentre brutalement. Gentleman, le Captain a beau dire " Dry Martini Milady, stirred, not shaken.", c'est parti pour le shaker : Est Sud-Est, Sud Est, Sud, 35 kts, pluie abondante, mer croisée du fait de ces rotations multiples.

2h : les bars ferment, direction After sous trinquette 3ris. "Je vous en remets un ?". "Sans trop d'eau. Et, sans glace s'il vous plaît ». C'est déjà ça.

6h : SW 6/7. Le sol tangue. Va falloir songer à rentrer à la maison. Tiens vers l'Est finalement. Heureusement le bateau connaît la route tout seul.

C'est pas tout, demain on bosse.

Tout va bien à bord. On alka selzer.

Vendredi 16 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / 19h locale)

Position : 33°N 53 – 163°E 20

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 136 nm / Restant: 3352 nm

Aujourd'hui : le HOG

Le circumnavigateur Japonais est un Japonais qui a fait le tour du Japon à la voile (enfin le vrai Japon quoi, pas l'archipel d'Okinawa, c'est chez les Chinois) ; nos premières rencontres avec des circumnavigateurs ont été émaillées de quiproquos :

- alors le canal de Panama ?
- euh....
- tu as aimé la Polynésie ?
- euh....
- ah bon, c'était donc le passage du Nord-Ouest ?
-
- ???
- ben oui, j'ai fait le tour de Hokkaido, Honshu, Shikoku, Kyushu. Je suis un circumnavigateur Japonais.

Nous en avons déduit que dans la psyché locale le Japon constitue l'intégralité du monde connu (ou bien digne d'être connu) et donc un œcumène local, ceux qui en font le tour sont donc des circumnavigateurs. CQFD.

Notre ami Kakihara-san est un circumnavigateur Japonais, il nous aime bien, adore le bien boire et le bien manger. Un jour que nous devions gaiement, nous en vinrent à parler de navigation vers Hokkaido (grande île du Nord) et là, dans son sabir habituel un tantinet alcoolisé, Kakihara-san nous met en garde avec beaucoup de véhémence au sujet du "hog", et le "hog" par-ci, et le "hog" par-là et qu'il faut être très prudent etc...

Le Captain et la Skipette se regardent, écarquillent les yeux, le "hog" ? Dans nos esprits défileront les bêtes mythologiques, orc, méduse, pnume, dirdir, cyclope, depardiou mais aucun ne semble correspondre. Le ton grave, Kakihara-san précise, "pendant des jours et des jours, partout du hog" et zoup, encore un verre derrière la cravate. Notre incompréhension croît. On insiste, les

explications défilent et soudain, fiat lux, le "fog", pas le "hog", le brouillard ; juste que le "fo" n'existe pas dans le syllabaire Japonais, le "fu" oui comme dans Fukuoka ou dans Fuck mais le "fo" non ; encore une particularité.

Depuis, cela nous est resté et nous adorons parler du "hog", si possible avec une voix caverneuse comme pour faire peur aux enfants.

Tous les récits de traversée Japon/Canada mentionnent de grandes étendues de brouillard - "hog" - dense, lorsqu'on parle de grandes étendues, c'est sur des centaines de miles nautiques (plusieurs jours). Il paraît que parfois on ne voit même pas la proue du navire.

Nous garderons les détails techniques si fascinants soient-ils (changement de phase enthalpique, détente adiabatique, etc...) pour plus tard, contentons-nous aujourd'hui d'indiquer que le "hog" se forme par condensation de la vapeur d'eau lorsque la température baisse à un certain niveau (point de rosée), en ce qui nous concerne de l'air chaud et humide (venant du Sud/Sud-Ouest) qui rencontre de l'eau froide (zone de mélange du Kuro Shio avec le courant froid des Aléoutiennes).

Et bien voilà, depuis ce matin, nous sommes en plein dedans et si l'on en croit les Américains, pour quelques temps :

"24 HOUR FORECAST DENSE FOG FROM 32°N TO 35°N BETWEEN 177°E AND 160°E"

Rien que ça, du 160°E au 177°E, toute la bande 32° à 35° N : la superficie de la France à couper au couteau.

Tout va bien à bord, on est dans le coton.

Samedi 17 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / 19h locale)

Position : 34°N 24 – 166°E 9

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 140 nm / Restant: 3211 nm

Hugh !

Dans le genre navigation pègueuse, il ne faut pas confondre le Hog et le Haze.

Le Haze est ce qui rend nasbroque tous les nasiques et orang-outang de la forêt de Bornéo (Indonésie) lorsque les producteurs d'huile de palme lancent leur grande campagne annuelle de brûlis au grand dam de Singapour dont l'atmosphère devient complètement saturée de cendres, et ce en dépit de la fatwa lancée par le gouvernement Indonésien (la fatwa est arme reconnue de lutte contre le réchauffement climatique). Pour éviter de se trouver pris entre Bornéo et Sumatra dans cette ambiance rendue délétère par l'absence de vent et 40° sous le cagnard, il suffit d'attendre le début de la mousson afin que les pluies diluviales précipitent les particules en suspension et nettoient tout cela.

Concernant le Hog ou brouillard d'advection, c'est une autre histoire.

Il se produit lorsque de l'air chaud et humide rencontre de l'eau froide. Pour nous, l'air chaud emmené par le Kuro Shio (25° dans le bateau) qui arrive sur le courant froid du Kamtchaka/Aléoutiennes (moins d'une dizaine de degrés). La condition nécessaire à sa

formation est que la température de la mer descende en dessous du point de rosée de la masse d'air.

Le point de rosée est une caractéristique de la masse d'air reliant son humidité et sa température vraie. Plus l'air est chaud plus il est saturé en humidité. Lorsqu'on refroidit une masse d'air humide sans changer sa pression ni son contenu en vapeur d'eau, elle atteint la température du point de rosée à partir de laquelle la vapeur qui y est contenue condense sous forme de gouttelettes de taille assez faible pour rester en suspension dans l'air : le brouillard.

Si l'on essaie, dans un volume donné, à une température donnée, d'introduire plus de molécules d'eau-vapeur que celles qui correspondent à la pression maximale de la vapeur saturante, il se produit un état de faux équilibre que le moindre incident, la moindre impureté permettra de rompre. Tout se passe alors comme si les molécules en surabondance, incapables de se faire leur place, se trouvaient dans l'obligation impérieuse de se rassembler pour tenir le moins de place possible, en un mot de se condenser pour que la tension de vapeur d'eau ne puisse dépasser la valeur maximale autorisée par la température : le point de rosée

En langage ésotérique, le point de rosée correspond à la température à laquelle, pour une pression donnée, la tension de vapeur devient saturante, il se produit alors un changement d'état de vapeur en liquide (ou en solide c'est selon) initié par la présence dans l'atmosphère d'impuretés (chlorure de sodium par exemple, il y en a sous la main par ici, hi, hi) microscopiques. Ce changement d'état libère une grande quantité d'énergie (2500 J/gramme) [on retrouve encore une fois le rôle majeur du cycle évaporation/condensation dans le transfert d'énergie de l'équateur vers les zones tempérées].

Il y a peu de chance d'assister à une dissipation des brumes matinales, le Hog est tenace et peut se maintenir même en présence de vent soutenu car ce dernier n'affecte pas fondamentalement le couple Température/Pression. Il ne disparait que si les conditions synoptiques changent, par l'arrivée d'un front froid par exemple qui modifie les conditions hygrométriques.

En attendant, on a branché le radar -1 tanker depuis 5 jours sur la route Panama, Japon-, et on respecte les consignes de sécurité de Bison futé sur les itinéraires de délestage.

Tout va bien à bord. On parfait notre Higge. Hugs a tutti.

Dimanche 18 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / 19h locale)

Position : 35°N 10 – 168°E 4

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 124 nm / Restant : 3080 nm

Aujourd'hui, nous avons arrêté le frigo. Il est vide. Arggg !!!

Nous pourrions tout aussi bien y stocker petites culottes ou bidons d'huile de vidange, kif, kif. Quoique les petites culottes au moins permettraient de compenser, échange dentelles et froufrou pour un quignon de pain.

Au plan symbolique, nous progressons sur la voie du détachement et du dépouillement, c'est une démarche spirituelle que tous les grands systèmes de pensée encouragent et valorisent, retraite

chez les cisterciens (55€/jour), traversée du désert (650€/semaine), méditation à l'ashram (60€/jour), pèlerinage à la Mecque, retraite au Flamby en Corrèze, alors quelle chance pour nous de pouvoir vivre de telles expériences qui ouvrent l'esprit à de toutes autres dimensions, peut-être l'accès au cosmos en mondovision, voire le satori, la révélation, le nirvana, Sainte Bernadette de Scoubidou n'a qu'à bien se tenir, nous arrivons.

Enfin, tout ceci laisse comme un sentiment de vide profond au creux de l'estomac, en pensée, par action et par omission; dans "l'être et le néant", Jean Paul Sartre en aurait fait la cause primaire de toute angoisse existentielle (ainsi que la connaissance de la combinaison gagnante du tiercé de Longchamp), on avance également à grand pas dans cette acceptation de notre condition humaine, la notion de vide parfait, dans l'immensité de l'espace nous ne sommes qu'une poussière sur une goutte d'eau et comme dit le livre, poussière, tu n'es que poussière et hop, le hog fut par rupture de l'équilibre de vapeur saturante. Ce dimanche-là où Dieu inventa le hog, il aurait quand même mieux fait de ne pas se lever (vous avez dit dessein intelligent ?).

On se rend à l'évidence de la dernière salade de tomates, il n'y a plus trop de produits frais. Restent les fruits et légumes de longue conservation : pommes de terre, oignons, carottes, agrumes, pommes pour encore une dizaine de jours et... 2 choux.

Nous n'avons jamais cuisiné de choux, par principe, par paresse, par délicatesse mais aujourd'hui, l'heure est grave et nous vous saurions grès de nous suggérer un mode de préparation.

Choux, chouette, choucas, choupachoup, patchouli, caoutchouc, chouff, choupette, Chu-en-lai et Jimmy Choo sont un chouia disqualifiant.

Tout va bien à bord, on salive.

Lundi 19 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / 19h locale)

Position : 36°N 15 – 170°E 22

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 128 nm / Restant: 2951 nm

Ben voilà, on en est un peu au-delà du tiers de la route et on a déjà parcouru l'équivalent d'une Transat - l'apogée d'une vie d'honnête marin.

Sir Knox avait coutume de dire que plus de personnes ont grimpé l'Everest que de marins circumnavigué (difficile de savoir de nos jours car les progrès techniques ont mis la navigation à la portée de bien plus d'individus alors que la fenêtre de tir pour l'Everest est toujours restreinte à quelques semaines au cœur de la bonne saison) mais pour sûr, bien peu de voileux ont effectué ce passage Pacifique Nord.

La première partie de la route est finie : l'extraction de la zone d'influence Japonaise jusqu'à la longitude 165°E ; on savait que cela allait être dur car s'y déroulent des phénomènes de cyclogenèse importants que le relief torturé du Japon et la présence du courant chaud amplifient pour créer une météo brutale, très dynamique qui nous aura pris beaucoup d'énergie. Cette première partie se sera effectuée autour de la latitude 33°N (inutile d'aller trop haut car les phénomènes y sont encore plus violents) avec de nombreux zigzag permettant d'éviter les

mauvais coups dont trois dépressions naissantes encadrant une violente langue de haute pression remontant à l'Ouest. Distance parcourue 1700nm pour une route directe de 1400nm, cela veut tout dire.

Nous sommes maintenant dans la seconde partie de la route, plus courte. Il s'agit de longer la bordure Ouest de l'anticyclone Nord Pacifique (on ne veut surtout pas rentrer dedans car il n'y a pas de vent) pour remonter vers les 40°N et accrocher les vents d'Ouest. Les dépressions continuent d'arriver de l'ouest mais se heurtent désormais à la barrière anticyclonique qui les dévie vers le Nord-Est. Le segment que nous empruntons cette semaine devrait nous voir coincés deux ou trois fois entre la marge Est d'une dépression et la bordure Ouest de l'anticyclone. L'objectif est d'arriver plus ou moins aux alentours de 40°N à la ligne de changement de date (180°E=180°O) qui correspond à la moitié de la route.

La troisième partie de la route s'apparente à une chevauchée fantastique à jouer avec les trains de dépressions, à surfer sur les queues de dépression comme se plaisait à souligner une de nos amies avec un sourire coquin.... Nous reviendrons sur le sujet.

Tout va bien à bord.

Mardi 20 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / 20h locale)

Position : 37°N 07 – 172°E 10

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 99 nm / Restant: 2852 nm

Que la montagne est belle...

Mais elle nous emmerde genre cailloux dans la chaussure ou bien, alors que retentit l'appel des Alpages, cette petite voix qui susurre à l'oreille "tu ne devrais pas avaler tout ce Nutella"...

Oui, on imagine le Pacifique, 4000m de profondeur en moyenne, la moitié de la superficie mouillée de la planète à lui tout seul, tant en superficie qu'en volume, une grande baignoire remplie d'eau, de l'eau....

Et bien surprise, nous sommes par 36°N-172°E et il n'y a que 300 mètres de fond, autant dire qu'on est quasi à pied sec, que les tentacules des pieuvres facétieuses s'introduisent subrepticement la nuit dans les bannettes (l'équipage en témoigne), que la canopée des forêts de kelp⁵ caressent les bouchains de "Yo!" et que l'on pourrait mouiller l'ancre (en raboutant nos deux chaînes).

Drôle d'idée d'ancrer en plein milieu d'ici avec rien autour à perte de vue, c'est dire si c'est pas grand-chose. Pour certains, le sentiment de Dieu s'impose comme une évidence en ces moments-là, une preuve par l'épreuve en quelque sorte, pour d'autres c'est la pleine conscience qu'il n'est pas possible d'aller acheter un paquet de clops au bureau de tabac juste comme ça.

⁵ Grande algue plate pouvant atteindre 10 mètres de haut

Toujours est-il que ces montagnes sous-marines s'inscrivent dans le prolongement de l'arc Hawaïen (on entend l'ukulélé le soir dans le gréement, la lune, les vahinés en ombre chinoise dans la grand-voile...) et qu'elles mettent la panique dans l'écoulement du courant Nord Pacifique qui nous accompagnait jusqu'à présent de son nœud horaire, hommage océanique à Rocco Sifredi.

On espère bien avoir passé le sommet ce soir, pouvoir redescendre dès demain matin vers notre plancher des vaches à nous, 6000m sous la surface et éliminer ce foutu mal d'altitude.

La mer est un peu cafouilleuse ce jour, notre esprit aussi.

Tout va bien à bord, on raccroche le piolet. Demain le baromètre baisse, dépression n°4 en approche.

Mercredi 21 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / 20h locale)

Position : 38°N 28 – 174°E 33

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 137 nm / Restant: 2707 nm

En attente du passage de la Dépression n°4, prévue cette nuit et que nous devrions surfer dans sa partie Sud, "Yodyssey Production" vous propose l'apocryphe :

Précis de météorologie tempérée à usage de voyageurs nautiques

Première partie : "Patron, une pression !!"

A) Introduction

On se positionne dans l'hémisphère Nord (rapport aux machins qui se Coriolisent et tournent dans un certain sens) dans la zone tempérée 30°-60°N. En-dessous c'est du tropical, au-dessus c'est du polaire.

A l'échelle synoptique, le mécanisme à l'œuvre est le transfert d'énergie de l'équateur (zone excédentaire en rayonnement solaire) vers les zones déficitaires (tempérées, pôle), principalement par deux fluides caloporeurs :

- air/atmosphère

- 0°-20°N/S dépression équatoriale (pot au Noir)
➔ Evaporation massive et stockage d'énergie dans l'air (vapeur)
- 20°-40°N/S hautes pressions subtropicales
- 40°-60° vents d'ouest (dépressions)
➔ Condensation massive (pluie) et déstockage d'énergie

- 60°+ hautes pressions polaires

- eau

Courants marins Gulf Stream, Kuro Shio, etc...

On s'intéresse ici à l'atmosphère, les bêtes à l'œuvre y sont les anticyclones et les dépressions, ces dernières étant l'instrument préférentiel de transfert d'énergie.

B) Bases

La pression à la surface correspond au poids d'une colonne d'air sur une superficie donnée (1 Pascal = 1 Newton par m²), en moyenne 1013 hecto Pascal (hPa).

- Si la colonne d'air est froide ou humide, la densité est plus importante, elle pèsera davantage, la pression sera plus élevée, nous serons dans un anticyclone caractérisé par des mouvements verticaux descendants et des mouvements horizontaux horariaires (aiguille d'une montre).

- Si la colonne d'air est chaude ou sèche, si un mécanisme quelconque aspire vers le haut de l'atmosphère, la pression est plus basse que la moyenne, nous sommes dans une dépression caractérisée par des mouvements verticaux ascendants et des mouvements horizontaux antihoraires (le vent s'enroule autour des dépressions à l'inverse du mouvement d'une montre).

Le vent résulte de l'écoulement de l'air d'une zone de haute pression (anticyclone) vers une zone de basse pression (dépression). Pour des latitudes supérieures à 20° dans l'hémisphère Nord, une particule en mouvement (de l'air qui s'écoule de la haute pression vers la basse pression) est déviée vers la droite par la force de Coriolis (sur demande, un chapitre entier relatif à la force de Coriolis), ce qui génère les mouvements d'enroulement autour d'un centre dépressionnaire ainsi que les déplacements éventuels des bêtes.

C) Anticyclones

Ils sont là pour durer...

Mieux connus par le beau temps qu'ils amènent, les anticyclones ne sont pas très drôles. Très statiques, ils ne se déplacent guère, apparaissent, s'effacent, et souvent projettent de fulgurantes dorsales (langues de haute pression) qui font barrage aux trajets des dépressions.

Par contre, les anticyclones sont étroitement impliqués dans la cyclogenèse -apparition d'une dépression- et dans les trajets préférentiels de ces dernières. Ce sont donc des acteurs majeurs, plutôt passifs - un train de sénateur en quelque sorte.

D) Dépressions extratropicales

Ça se corse...

Les dépressions sont de nature tropicale (celles qui dégénèrent parfois en cyclones) sous les 30° et de nature extratropicale dans les zones tempérées qui nous intéressent (à partir de maintenant, on emploie dépression pour dépression extratropicale).

Elles résultent d'une perturbation des équilibres synoptiques (air froid d'un côté, air chaud de l'autre - anomalie de pression, etc..), la dépression se met en place et vise à rééquilibrer tout cela en évacuant l'énergie excédentaire.

Cela agit comme une cheminée qui aspire l'air (mouvement ascendant), la baisse de pression résultante entraîne précipitation et attire les molécules d'air qui s'écoulent vers le minima de pression. Au passage, la dépression est happée par les flux d'Ouest et se déplace vers le Nord-Est avec une bonne vitesse (20-25kts) avant de se combler éventuellement, tout au moins en arrivant sur la terre ; à 25kts, il lui faut cinq jours pour aller du Japon en Alaska !!!! Des machins dynamiques, violents, évolutifs en quelque sorte...

D.1) cyclogenèse

Le mécanisme principal de création de dépression consiste en deux anticyclones de nature différente qui se font face à la même latitude.

La zone de contact entre les deux est une zone d'affrontement (frontale dans le vocabulaire météo) entre de l'air froid et sec d'un côté, de l'air chaud et humide de l'autre - ils ont plus ou moins la même densité, donc la même pression ; si affrontement, perturbation et zoup la machine infernale est enclenchée. Une dépression se crée, se promène plein Nord le long du front en se creusant, puis libérée des anticyclones, elle commence à vivre sa vie dans les régimes de vent d'Ouest.

Exemples	Anticyclone 1 (thermique, froid, sec)	Anticyclone 2 (chaud, humide)	Dépressions
Atlantique Nord	Amérique du Nord (Canada)	Açores	Terre Neuve
Pacifique Nord	Mongolie	Pacifique Nord Est	Japon

Un certain nombre d'autres mécanismes de cyclogenèse existent (dépression secondaire, front ondulant, occlusion rétrograde) moins généraux.

D.2) creusement

La dépression n'apparaît qu'en haute atmosphère (5000m)

D.3) jeunesse

Pression baisse 1000/1005Pa, front chaud, front froid se mettent en place, déplacement, vent s'établissant.

D.4) maturité

Pression baisse fortement 990/995hPa, front occlus, déplacement rapide 20-30kts NE, vent fort.

D.5) vieillissement

Pression stationnaire 985/995Pa, rotation des fronts, déplacement lent, vent faible au centre qui s'est étendu, fort ailleurs.

Et nous dans tout ça ? La suite demain, stratégie au voisinage des dépressions.

Présentement, c'est marmite de riz, cirés à tous les étages, polaires, bottes et bonnet.

Tout va bien à bord. Soirée Grand Huit.

Jeudi 22 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / 20h locale)

Position : 39°N 19 – 177°E 8

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 131 nm / Restant: 2575 nm

En direct live, le désormais célèbre "Précis de météorologie tempérée à usage de voyageurs nautiques"

Seconde partie : ce n'est pas à coup de valium que l'on traite les dépressions.

La première partie ayant dévoilé que toute l'histoire n'est rien qu'une affaire de brasseur, il est temps de faire un peu de stratégie ; peut-être des illustrations accompagneront la version grand public de ce précis, mais en l'état de la bande passante ce n'est guère souhaitable, il serait donc judicieux de prendre un crayon et des feuilles de papier pour faire des dessins.....

E) et nous dans tout ça?

On prendrait bien une p'tite mousse à Vancouver, pour s'y rendre, c'est assez simple :

Option 1 : l'anticyclone Nord Pacifique est remonté et barre la route - f*** - on va devoir prendre notre mal en patience et peut-être monter très Nord (ça caille).

Option 2 : l'anticyclone est descendu et le rodéo dépressionnaire est ouvert, nous allons le détailler.

On aura compris que la machine à générer des dépressions se situe au niveau du Japon/Sakhaline et qu'une fois engendrées, ces bêtes se mettent en cheville avec les courants jet d'altitude et se tirent à l'Est, puis incurvent leur route au Nord-Est un peu avant la ligne de changement de date, pour finir par s'envoyer en l'air sur l'Alaska - aucun rapport (enfin, si on peut se permettre) avec Sarah Palin.

Nous sommes maintenant dans la zone Sud du passage des dépressions, 160°E à 140°O, soit jusqu'à 600 nm de Vancouver, on en a pour 2000nm.

On s'attend à devoir négocier une dépression tous les 4 à 5 jours, soit un ordre de grandeur de 5 dépressions consécutives, la navigation velue va s'inscrire dans la durée...

Pour chaque dépression, les grandes lignes (base 5 jours indicatifs) sont :

- * un jour de vent variable majoritairement dans le nez : lorsqu'on est dans le cul de la précédente dépression
- * un jour de près: lorsque la suivante nous rattrape et comprime les isobares de l'anticyclone
- * deux jours de portant fort/très fort : lorsqu' elle nous passe et dépasse (détaillés ci-dessous)
- * un jour de portant relax : lorsqu' elle est suffisamment éloignée et que la mer s'est atténuée

Et ça recommence, on ne mentionne même pas la pluie ni le brouillard...

F) le dessous des cartes

Une dépression est associée à des mouvements ascendants de l'air, à un enroulement spiralé antihoraire des vents autour du centre dépressionnaire et à un déplacement synoptique de 20-25kts au Nord-Est.

Le centre dépressionnaire fait "monter" l'air en le séchant (précipitations), il faut donc remplacer ce dernier. Le candidat naturel qui a un excédent d'air disponible est l'anticyclone, généralement situé dans le secteur Sud-Est de la dépression :

- => l'air qui s'engouffre dans la dépression vient majoritairement du Sud, il est chaud et humide (c'est très relatif, 15° est chaud par rapport à 5°)
- => cet air s'engouffre sous forme d'une langue/d'un tentacule qui s'enroule (antihoraire) autour du centre dépressionnaire (ces phénomènes sont à échelle synoptique, soit 500-800 nm pour la langue)

Cette langue d'air chaud s'appelle le "secteur chaud de la dépression", elle a deux surfaces de contact avec l'air froid dans lequel elle pénètre, une à l'Est/Sud-Est (celle la plus à droite) et une au Sud-Ouest/Sud (celle la plus à gauche), ces surfaces de contact s'appellent des fronts (il faut penser à un affrontement) car s'y rencontrent deux masses d'air de nature différentes sans possibilité de mélange tranquille (les fronts, c'est le merdier).

Le front le plus à l'Est/Sud-Est (à droite) s'appelle le "front chaud" (poussé par l'air chaud qui rentre dans la dépression), le front Sud-Ouest/Sud (à gauche) s'appelle le "front froid" (poussé par l'air froid de l'Ouest qui veut reprendre sa place).

La dépression se déplace à 20-25kts dans le Nord-Est ainsi font les fronts (les petites marionnettes...) :

- le "front chaud" n'est pas spécialement ennuyeux car il s'agit d'air chaud et humide qui vient repousser de l'air froid et sec ; l'air chaud recouvre l'air froid, bien sûr il a des nuages, de la condensation, de la pluie mais rien de trop violent, en fait il signale le début de la dépression, genre "fini de jouer".

Dans le "secteur chaud" (entre les deux fronts) le vent est établi secteur Sud fort, pluie fine, il y en a pour 6 à 12 heures avant que n'arrive... kaïe, kaïe...

- le "front froid", c'est une toute autre histoire :

- A droite de l'air chaud, humide, aspiré par la dépression donc de secteur Sud, 30-40kts environ,
- A gauche de l'air froid, sec, entraîné par le déplacement de la dépression 20-25kts au Nord-Est, soit un vent secteur Ouest.

L'air froid (et dense), se glisse sous l'air chaud en le bousculant violemment ==> cumulonimbus, pluies torrentielles car l'air chaud, humide se retrouve enlevé et élevé brutalement, condensation brutale ; les deux régimes de vent ne cohabitent que modérément bien et, cerise sur le gâteau, le secteur chaud a levé une mer de Sud, derrière le font froid on trouve une mer d'Ouest ==> en avant du font froid, une mer croisée, le pied.

=> le passage du "front froid", c'est deux à trois heures de bonheur assuré.

[On notera que le front froid est un haut lieu de cyclogenèse et que bon nombre de dépressions secondaires peuvent y trouver naissance - à surveiller].

Une fois passé le front froid, on se retrouve dans la traîne de la dépression, le vent est froid, turbulent, de secteur Ouest/Nord-Ouest, un temps à grains qui fait des navigations "toniques" selon les Bretons...

Suivant la maturité de la dépression, les différentes phases sont plus ou moins marquées, notamment les fronts tendent à s'atténuer avec l'âge de la bête.

En résumé, le passage d'une dépression extratropicale que l'on navigue par le Sud (dans l'hémisphère Nord) se caractérise par :

- baisse de pression, au moins 20hPa,
- ciel couvert, vent Est/Sud-Est,
- front chaud, précipitation, vent s'établit au Sud,
- secteur chaud, pluie, vent chaud, régulier, fort, secteur Sud,
- front froid, grains violents, mer croisée, rotation du vent brutale à l'Ouest,
- traîne, vent froid, turbulent, fort puis s'atténuant, secteur Ouest.

G) Tactique

Facile : on fonce tout droit !!!!

Meuh non.

- En amont, il faut bien suivre le trajet du centre dépressionnaire, depuis sa naissance. Les bulletins météos renseignent sur sa position probable à 24/48h et sa pression au centre; couplé aux sorties des modèles, on arrive à se faire une idée des endroits jouables (secteur chaud) et de ceux où cela va être tendu (front froid). Du coup, cela permet de jouer un peu sur notre position en se rapprochant ou s'éloignant de la trajectoire prévue afin d'éviter les zones les plus extrêmes mais, au vu de l'ampleur des phénomènes, nous avons peu de flexibilité (50nm au mieux sur 600nm).

- Réduction de toile anticipée le plus possible, surtout au passage du front froid, les survenues y sont très importantes
- Alternance des bords de large afin de "surfer sur la queue de la dépression" (une position que la Ciciolina n'aurait pas désavouée)
 - => dans l'avant de la dépression et secteur chaud : tribord amure,
 - => dans la traîne bâbord amure,

Au global on fait du tout droit comme ça nous arrange...

H) Travaux pratiques :

Pour les images animées (champs de vent et de pression), le site très intuitif :
www.windyty.com.

Présentation de "Asahi" la quatrième dépression que nous rencontrons et qui nous occupe depuis quelques heures.

Elle est née le 18 juin au large des côtes Sud-Est du Japon.

Après avoir parcouru environ 1500 nm à la vitesse de 15knts en direction du NE, son centre dépressionnaire de 1000 hpa se situe le 21 juin à 6hUTC à 45°N – 165°E. Elle continue à se creuser et devrait atteindre 994 hpa aujourd'hui et sa position 49°N – 169°E. C'est donc une dépression mature.

Dans le cadrant SE, celui qui nous intéresse égoïstement parce que l'on s'y trouve, elle génère des vents de 25 à 40knts et des vagues de 3 à 6 mètres.

Le but du jeu est de se situer dans la partie Sud (vent portant) suffisamment éloigné du centre (680 nm) pour conserver un vent gérable (force 6 à 7bft) de secteur Sud puis Sud-Ouest virant Nord-Ouest, globalement portant.

Encore environ une douzaine d'heures pour que le front froid (peu marqué, une chance) nous dépasse. Sous 3 ris, trinquette, et humidité en précipitation ou en suspension, à la vitesse moyenne de 6knts, on se fait griller des marrons au coin du feu et on attend que ça passe.

Une petite pensée pour nos copains en route vers les Aléoutiennes qui fréquentent aussi "Asahi", mais dans les marges Nord en ce qui les concerne (c'est à dire au-dessus du centre dépressionnaire) du coup des vents, forts, de secteur Est : dans le nez...

Tout va bien à bord. La sœur jumelle "Kirin" arrive dans 2 jours.

Vendredi 23 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / 20h locale)

Position : 40°N 18°E - 178°E 00

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 61 nm / Restant: 2514 nm

Nous avons dépassé les 40°Nord et nous sommes dans la pétole post-dépressionnaire d'Asahi - la suivante, Kirin (994hPa), pointe son nez demain en fin d'après-midi ; les deux vont faire un ballet original et finir par fusionner au-dessus des Aléoutiennes engendrant une méga-dépression stationnaire.

Les marins redoutent les 5 "F", Faim, Fatigue, Frousse, Froid et Fouaf...

Eh bien, non, ce n'est pas un fait alternatif : alors que nous venons de fêter le solstice d'été, en cette période où toute l'Europe s'ébat dans une canicule torride, nous avons froid (rassurez-vous les autres "F" vont bien).

Exclusivement du ressenti n'est-ce pas ? Pourtant les signes extérieurs ne trompent pas (Maxi jour 18°C / nuit 14°).

La réserve de Monoï a depuis longtemps atteint son point de solidification (25°C), alerte rouge lorsque l'huile d'olive sera figée, quelques cristaux pour l'instant.

Alors que les fonds pourraient être utilisés en réserve à glaçons, il n'est pas question de poser le pied sur les planchers sans chaussette - le courant glacial des Aléoutiennes (7/9°C) est juste de l'autre côté de la carène.

La bouilloire a été réquisitionnée en bouillote. Les vêtements techniques multi couches sont de sortie.

Notre héritage contenant un grand nombre de gènes facétieux mais aucun gène Inuit -les Inuits bénéficiant par mutation génétique d'une vascularisation plus importante de l'extrémité des doigts-, Réno s'en donne à cœur joie, gants à la barre et pourquoi pas au clavier de l'ordi, on les enlève tout juste pour les ablutions (il est dit dans le livre qu'à défaut d'eau, on peut utiliser du sable - peut-être un livre d'ailleurs?).

Les repas ne se prennent plus en terrasse, un curry, des légumes mitonnés servis dans le carré ont remplacé la salade de tomate. La bannette connaît une occupation alternée 20/24h : c'est le seul endroit douillet.

Le capitaine qui ne quitte plus son bonnet, parfait sa tenue de camouflage grizzli avec une barbe de 3 semaines, ce qui annule toute velléité d'aller en Alaska à la rencontre des ours. Mais pire, il a attrapé la ratatinette !

Il y a bien eu des essais d'entreprendre des activités totalement inutiles mais réputées pour leur apport calorifique : abdos sur les bancs, tractions sous le portique, pompes sur le roof ... Aussitôt abandonnées car l'humidité partout prégnante rend toute tentative dérisoire.

Quand enfin le soleil timide paraît pour quelques minutes, le ciel et la houle projettent toutes les nuances de gris. C'est loin les tropiques et les couleurs pétantes.

Tout va bien à bord, toujours le cœur en été.

Samedi 24 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / vendredi 23 juin 2017 - 20h locale)

Position : 41°N 18 – 179°W 16

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h): 137 nm / Restant: 2393 nm

Aujourd'hui, toute la journée, nous avons eu le choix dans la date, et oui !!!⁶

Vrai de vrai, nous naviguons actuellement dans le Sud du Pacifique Nord, venant de l'Extrême Orient par l'Ouest, après avoir traversée le bassin Nord-Ouest, nous faisons route Nord-Est en direction de Vancouver tout à l'Est du bassin du Pacifique Nord-Est.

Ce jour 24 juin 2017, vers 14h heure locale (UTC +12 soit 2hUTC) nous étions par 179°E59, naviguant plein Est (sur le flux de Sud en avant de la dépression Kirin qui cavale Nord-Est afin de retrouver Asahi pour fusionner, on va se régaler) lorsque la ligne fut franchie...

Tagada !! 179°E59...180°Est=180°Ouest...179°O59...179°O58... etc... et du coup, nous qui étions à l'Est nous sommes retrouvés à l'Ouest, de quoi perdre le Nord.

Jusque-là tout va bien, mais la ligne est aussi celle du changement de date, c'est là qu'il faut du doigté. Pourtant, les lignes, on aime plutôt, la poudre bien blanche, le billet de 200 roros roulé fin, l'inspiration, mmmhhh mais bon faut pas rêver, quand même pas en plein milieu du Pacifique Nord, déjà que côté inspiration, ça fait trois semaines que les lecteurs sont tenus en haleine...

Reprenons à la ligne : ce 24 juin 2017 vers 14h heure locale (UTC+12 soit 2hUTC), nous nous sommes retrouvés hier, en effet subitement UTC +12 c'est fini, vive UTC-12 !!!

Ce bon vieux samedi 24 juin 2017 14h locale (UTC+12) qui correspondait au 24 juin 2017 2h UTC devient donc vendredi 23 juin 2017 14h locale (UTC-12) ; on est devenu hier quasi instantanément, Phileas Fogg n'a qu'à bien se tenir.

Du coup, on ne sait pas s'il faut recommencer depuis hier matin, la toilette, la vaisselle, le déjeuner, etc... ou bien si la journée présente est blanche, auquel cas on peut faire ce qu'il nous plaît, plaît, cinq heure du mat, j'ai des frissons, etc... en tout cas, vu que c'est Shabbath, on va peut-être organiser quelque chose de spécial, d'un autre côté, si on est vraiment hier, il faut aller faire la prière vers la Mecque. Ce serait intéressant d'avoir l'avis d'un Rabbin et d'un Iman sur le sujet et pourquoi pas d'un Prêtre, il suffit de se mettre à la cape et Dimanche deviendra Samedi. Aussi, le problème est global ; [on notera que seul des grands monothéismes, le Pastafarisme apporte une réponse sensée : il n'y a aucun problème à manger des pâtes plusieurs fois par jour, hier, comme aujourd'hui, comme demain, ramen].

Jim Morrisson chantait "Love me two times, one for today and one for tomorrow" mais nous, c'est dans l'autre sens, enfin manière de parler car il ne s'agit pas de discuter ici de pratiques tantriques ; "love me yesterday" ça ressemble à un hit des Beatles pourtant ce n'est pas trop notre style. D'ailleurs, on se voit mal guincher au baloche en susurrant : "aimes moi hier pour aujourd'hui". En première approximation, on peut imaginer le regard vide, le QI proche d'une

⁶ La b a bah de la contrepèterie, désolé

moule puis le côté embarrassé (comment vais-je pouvoir me dépêtrer de cet abruti), quoique lorsqu'on à la curiosité de lire les paroles de Johnny, ce n'est guère plus brillant et pourtant tout le monde l'aime, à croire que ses paroliers ont délibérément visé le segment de marché "QI de la moule" et que ça a fonctionné au vu du nombre de disques vendus.

On a fait TOUT ce que l'on a pu pour vous embrouiller, merci de votre attention. Ceci étant dehors 35kts de Sud, nuit noire, pluie battante... c'est Kirin ; comme quoi, dans la vraie vie, c'est pas comme au cinoche....

Tout va bien à bord, on a l'index fripon.

Dimanche 25 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / samedi 24 juin 2017 - 20h locale)

Position : 42°N 0 – 176°W 28

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 132 nm / Restant: 2280 nm

Paumée en plein milieu du Pacifique, l'île de Milieu Chemin s'est retrouvée portée de nombreuses fois à l'écran, catégorie grand film du dimanche soir pour électro-encéphalogramme plat par excellence.

L'Amiral Yamamoto y perdit la suprématie des mers et des airs le 3 juin 1942, tournant dans la guerre du Pacifique où les Américains après avoir perdu Guam et les Philippines mais avant de s'embourraquer à Guadalcanal, mettent la pâté aux Japonais grâce:

- au décodage de communications militaires préparant l'attaque de Milieu Chemin ce qui permit de repositionner dans le secret quatre porte-navions à proximité.

- à l'usage de bombardiers embarqués sur lesdits porte-navions.

Cette bataille de Milieu Chemin signe ainsi la primauté des porte-navions sur les croiseurs et cuirassés dans les batailles navales.

Ralliant Shangaï / Yokohama au départ de San Francisco ou dans l'autre sens, lorsque des hordes de "volontaires" aux yeux bridés se précipitaient construire un chemin de fer, des générations de navigateurs au long cours sont passés à proximité de cette île située à 1200 nm à l'ouest d'Honolulu.

Très observateurs, ils avaient déterminé qu'elle se trouvait plus ou moins au milieu de la route et dans un élan irrépressible d'originalité, l'ont ainsi nommée : Milieu Chemin (Midway en langage vernaculaire).

Nous aussi venons de passer la longitude de Milieu Chemin (177° Ouest) et, comme le hasard fait bien les choses, encore une preuve du dessein intelligent, nous sommes au milieu du chemin : avancement 50.1% !!!!

Dommage que Midway se situe un peu trop au sud pour nous : latitude 28° et nous 41°. Cela aurait été sympa pour un stop, mais malheureusement très difficile car c'est devenu une réserve naturelle totale destinée à la protection d'un certain type d'Albatros, de la tortue verte et du phoque pèlerin, si, si, ça a l'air fascinant.

Mais en réalité, ce n'est pas la règlementation, la distance, ou l'attrait de la chaleur qui nous conduisent à surseoir, surtout, surtout, "and that, much more than this, we do it our way".

Tout va bien à bord, on décompresse après le branle (danse régionale du Pacifique Nord).

Lundi 26 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / dimanche 25 juin 2017 - 20h locale)

Position : 43°N 39 – 174°W 34

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 108 nm / Restant: 2155 nm

Certains mirent 100 jours pour reconquérir la France, d'autres tout Jupitérien qu'ils sont, se donnent 100 jours pour convaincre les Français.

Nous, on espère que notre période de grâce sera au moins aussi longue mais que nous aurons touché terre d'ici là. La condition est que le Big High - l'anticyclone - n'usurpe et n'allitère pas le nom de Yo! en faisant le yo-yo et reste autour des 40°N.

A mi-parcours et non à mi-temps parce que l'objectif est de rester désormais au plus près de la route orthodromique (la plus courte), sous forme de bilan, petits et grands nombres des 3 premières semaines.

- 23 jours de navigation,

- 2864 nm parcourus et 2430 nm courus, soit 434 nm de détours (15%) pour aller chercher/éviter le vent,

- une route moyenne à 60° et une vitesse moyenne de 5.2knts,

- 23 heures de moteur dont 13 pour la génération d'électricité soit 2% de la route effectuée grâce à la propulsion moteur,

- 5 dépressions (Force 7/8) et 3 mises à la cape,

- 4 validations d'options météo avec Bob et 56 fichiers grib, plus le double de bulletins textes,

- 1 changement de date et 4 changements d'heures, soit un paquet de méridiens franchis,

- 11 cargos (US/Japon-Chine) et un troupeau de dauphins,

- 3 jours de Hog, quelques heures de soleil et une infinité de ciel gris,

- chute de température de l'eau de mer de -15°C en 3 semaines (de 25°C KuroShio à 10°C courant des Aléoutiennes),

- température minimale dans la carrée 12.3°C cette nuit,

- 181 litres d'eau consommés dont 60% bus (2.3 litres/j/pers),

- 46 quarts de nuit chacun et une myriade de petits plats froids et chauds,

- 23 Tignac chacun (rum blanc introuvable au Japon, le Cognac fait l'affaire, c'est pour le scorbut),
- 0 poisson.

Tout va bien à bord, on persévère.

Mardi 27 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / lundi 26 juin 2017 - 21h locale)

Position : 44°N 17 – 172°W 32

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 93 nm / Restant: 2044 nm

Ben voilà, on était tranquilles en train de contempler Asahi et Kirin se murger quelque part au sud de la mer de Béring, regardant déjà avec attention la position de Big Eye (l'anticyclone principal du Pacifique) pour voir s'il redescendrait à sa place pour nous laisser passer...

Nous commençons même à mettre sérieusement du Nord dans la route pour éviter les bulles de pétrole annoncées. Prudents cependant, nous n'avions pas suivi en totalité les recommandations de Bob qui suggérait de monter direct sur les 46°N pour glisser tout en douceur sur de l'eau à 7°C. Pas fou le guru ?

Et bien qu'il fasse glacial - la température de l'eau n'est qu'à 10° tout autour- sous 3 couches de polaire en avalant une bonne soupe bien dense, on était prêts à signer pour 15 jours encore comme ça, à petite vitesse, sans trop de pluie le long d'une route presque directe.

On se disait bien aussi que ce n'était pas trop normal cette situation de hautes pressions générales sur tout le Pacifique Nord et suspectait que celle-ci était propice à la génération spontanée de dépressions. D'ailleurs aucun avis de tempête en deçà des 50°N dans le bulletin de la NOAA (*) en cette saison, c'est louche !

Eh bien, l'intuition météorologique a encore frappé.

On refait une requête météo et aucun doute, cachée dans les plis des isobares, une nouvelle dépression est en train d'éclore. Nous l'avons baptisée Tsing Tao et si on continue comme ça, dans 2 jours on se retrouve en plein dans le centre, là où le maximum de convection génère les pluies neigeuses !

Donc convocation du Comité Stratégique vers 00h la nuit dernière, plus question d'empanner (*), bulle envole toi, on rajoute 50° dans la route et on repart vers l'Est, histoire de rester dans le secteur Sud de Tsing Tao...

Tout va bien à bord, on s'adapte.

Mercredi 28 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / mardi 27 juin 2017 - 21h locale)

Position : 44°N 37 – 171°W 0

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 68 nm / Restant : 1976 nm

Petite journée ce jour, comme d'habitude pétole en avant de la dépression qui se pointe demain, mer d'huile aujourd'hui, assez inhabituel ; du coup cape légère et repos.... La brise est rentrée doucement pour l'apéritif, bon timing, puis plus fort que la brise avec du crachin glacial... brrrr.

Aujourd'hui, mon nom est personne.

Les observateurs attentifs et/ou cartographes en herbe auront remarqué qu'une fois partis du Japon, la traversée du Pacifique Nord-Ouest ne nous a pas éloigné de plus de 1000nm de toute terre : Japon bien évidemment, Kamchatka, Aléoutiennes, Midway...

Nous abordons maintenant la traversée du Pacifique Nord-Est. C'est un grand espace vide pour lequel nous cherchons le point Nemo.

Nemo en hommage à l'énigmatique Capitaine du Nautilus, mystérieux navigateur, inventeur génial, autocrate et justicier qui emmène les héros de Vingt Mille lieues sous les mers dans un voyage fantastique et initiatique. Nemo est aussi le pseudo utilisé par Ulysse lorsqu'il aveugle le cyclope Polymène qui le tenait prisonnier et engendre par là le ressentiment de Poséidon à son égard.

Topographiquement parlant, le pont Nemo correspond à un point théorique central qui est le plus éloigné possible de toute terre connue. Par exemple, dans Notre Méditerranée à nous (bassin Ouest), le point Nemo local devrait, au pifomètre, être éloigné plus ou moins pareil du Cap d'Arme (Toulon), du Cap San Sebastian (Barcelone), de Minorque et d'Asinara (Nord Sardaigne).

Alors pour occuper les longues soirées d'été, les trajets en métro, les attentes chez le dentiste, la fin du prêche dominical, voici les éléments VOUS permettant de déterminer la position du point Nemo Pacifique Nord-Est.

Pacifique Nord-Est, terres extrêmes identifiées (simplifié) :

• Umnak (Aléoutiennes)	52°N58	168°W33
• Honolulu (Hawaï Est)	21°N27	156°W18
• Queen Charlotte (Nord Vancouver)	53°N30	133°W00
• The Great Break (San Francisco)	40°N25	124°W25
• Midway (Hawai Ouest)	28°N20	177°W20

Question : où se situe le point Nemo local correspondant ?

[pour celui qui a spontanément répondu "dans le c***", c'est d'une élégance rare!!]

Bien plus que les coordonnées du fameux point Nemo solution du problème, la méthode de résolution sera détaillée, l'utilisation de super-calculateurs ou l'exploitation de stagiaires estivaux est autorisée.

Tout va bien à bord, on phosphore en attendant Tsin-Tao demain...

Jeudi 29 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / mercredi 28 juin 2017 - 21h locale)

Position : 45°N 3 – 168°W 17

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 119 nm / Restant: 1834 nm

Aglagla, aglaé, c'est vraiment un glaçon manqué, l'histoire du jour : En se gelant, Magellan...

L'histoire de Magellan qui une fois dévêtré des canaux de Patagonie arrive devant une nouvelle étendue si calme qu'il lui donna le nom d'Océan Pacifique est célèbre. Il était sûrement bien inspiré car il fit l'amère expérience du Pacifisme de ses peuples, en finissant dans la marmite du roi Lapu Lapu dans une île proche de Malapascua aux Philippines. Le Pacifique continue de prendre sa revanche en induisant en erreur de nombreux navigateurs persuadés qu'un aussi doux nom ne peut qu'engendrer des navigations sereines; à d'autres!!!

Que ce soit les vents d'Ouest du Pacifique Nord, les "horse latitude" du Pacifique Sud, les zones de convergence équatoriales, les typhons, cyclones et ouragans, tout cela paraît aussi Pacifique qu'une unité combattante du Hamas.

Il faut tout de même reconnaître à Magellan une féroce intrépidité ou sévère inconscience puisque les cartes de l'époque -il appareilla en 1520-, toutes centrées sur l'Europe, la nord Afrique et une partie de l'Asie ne décrivait pas l'Océan Pacifique. La première aujourd'hui répertoriée date de 1589 et montre la mythique terre australe que l'on croyait exister à l'extrême sud et qui sera l'enjeu de nombreuses explorations malchanceuses.

Il serait enfin de bon ton de lui attribuer l'ouverture de la route Manille - Acapulco empruntée par les galions espagnols. La traversée durait 5 à 6 mois vers l'Est : Alizés de Sud-est et courant nord équatorial et 4 mois vers l'ouest : Kuro Shio et vents d'ouest (comme nous, mais on espère être un peu plus rapides). A partir du 18^{ème} siècle, les navires anglais, très joueurs comme à leur habitude, arraîssonnent et pillent (or, argent, cartes...) régulièrement les galions annihilant peu à peu la suprématie espagnole pour asseoir la leur sur ce périmètre. De ce que l'on observe, Manille/Accapulco a été remplacée par LAX (Los Angeles) - Yokohama et l'on y croise de bien courtois opérateurs radio (discussion matinale de priorité avec MOL Brilliance, pavillon Hong Kong, 330m de long, en route pour LA et qui tenait absolument à nous passer dessus, grrr, le pire c'est qu'on a fini par se croiser à 1nm sans se voir, tant le hog était dense).

Certaines cartes du Pacifique datant du 17^{ème} siècle montrent des dessins de Jonques le long des côtes de Californie, ce qui relance la controverse de savoir si les Chinois avaient découvert l'Amérique avant Christophe Colomb. On restera pudique sur le sujet...

Dans nos atlas, bien qu'aujourd'hui 70% du trafic de containers mondial ait lieu en Trans-Pacifique ou sur les rives Asiatiques illustrant la bascule du commerce international, il est rare d'en trouver des cartes entières ; centrés sur l'Atlantique, les planisphères coupent le Pacifique en deux et le marginalisent, comme s'il y avait discontinuité après la ligne de changement de date. On peut désormais attester du contraire.

Mais le traverser reste une affaire sérieuse, c'est quand même grand l'océan....

Tout va bien à bord, on reste sérieux en grignotant des miles.

Vendredi 30 juin 2017 - 8h UTC (10h Paris / jeudi 29 juin 2017 - 21h locale)

Position : 45 N 28 - 165 W 10

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 131 nm / Restant: 1700 nm

Poursuite....

Autant dire que nous représentons une bien petite proie, genre menu fretin qui n'intéresse pas les gros. Même pas vrai, cela fait la deuxième fois que nous sommes pris en chasse aujourd'hui, alors nous partageons en direct.

Présentement, c'est un CMA CGM, Almaviva de son petit nom (toujours de l'opéra chez CMA), immatriculé en France (bien évidemment, la préférence nationale veut bien dire quelque chose). Il doit s'agir d'un porte-containers de taille raisonnable (334m long, 43 m baud, tirant d'eau 13m) autant dire que nous sommes tout petit, tout petit à côté. Un tel tableau dans l'immensité de l'océan - comme c'est beau.

Ce grand c** d'Almaviva, en route pour Los Angeles, est apparu sur l'écran AIS à

21.30 (locale) : Almaviva : distance 18nm, vitesse 18kts, route 93°.

Yo! : 6kts, grand largue sous grand-voile/Code 0 tribord amure (pas facile d'abattre plus) et route au 90°.

Tout le monde aura compris, il cherche à nous marcher dessus.

21.45 : Almaviva : distance 11nm, vitesse 18kts, route 94°, latitude 45°N26.85.

Yo! : 5.8kts, route 93° (le vent refuse comme toujours en ces cas-là) latitude 45°N28.19.

Ça se corse, le CPA (Closest Point of Approach = distance minimale future entre lui et nous) oscille entre 1.5 et 2.0nm. C'est beaucoup et à la fois pas grand-chose au milieu de nulle part, surtout vu la taille de l'engin. Pour l'instant, on suit attentivement, la CPA est dans moins d'une heure.

[ah CMA CGM, cela rappellera de jolis souvenirs à certains, le sieur Saadé qui savait mieux que tout le monde où le marché pétrolier allait aller, le grand capitaine d'industrie, mi-apparatchik, mi-levantin qui failly planter la société juste parce que lui savait et que les autres n'avaient pas de c*** enfin, le contribuable a contribué, et Marseille est sauvée jusqu'à la prochaine ... entre temps, mini révolution de palais, le sieur a vu ses ailes rognées, un peu genre Donald auquel on retire l'accès à son compte Twitter ou François son costume].

22.00 : Almaviva: distance 8.5nm, vitesse 18kts, route 94°, latitude 45°N26.63.

Yo! : 6.1kts, route 93/97° (le vent fraîchit légèrement), aïe, aïe, latitude 45°N28.09.

Un peu plus d'une minute d'angle (1nm) nous sépare en latitude, pour l'instant ça joue, c'est l'heure du thé.

Le radar a capté ce monstre qui nous renvoie un écho confortable, en visu rien de rien pour l'instant, il doit y avoir un fond de hog qui traîne.

22.15 : Almaviva: distance 6nm, vitesse 18.2kts, route 91°, latitude 45°N26.43.

Yo! : 5.8kts, route 91°, latitude 45°N28.04

Pas le choix, ce glandu vire de quelques degrés nord en accélérant comme s'il voulait nous embêter... alors on dévènte le Code0 et on force un peu pour abattre en trichant... Aucun respect ; c'est normalement au rattrapant de s'écartez de la route du rattrapé mais il y a comme un facteur d'échelle entre lui et nous ; on finit le thé et on attaque les incantations vaudous.

22.30 : Almaviva: distance 2.77nm, vitesse 18.3kts, route 95°, latitude 45°N26.07.

Yo! : 6.0kts, route 89°, latitude 45°N28.01

Ça va mieux, il est revenu à de meilleurs sentiments et nous laisse un peu de place ; de plus on voit maintenant ses feux qui sont comme il faut là où il faut (un blanc tout devant très loin - la proue- un rouge tout petit juste en dessous du château.... et entre les deux, il ne faut surtout pas essayer de passer, c'est 300 mètres de coque avec des containers dessus).

22.38 : il nous a raté !!!! Bye, bye, discuté avec l'opérateur radio (hindi). Encore une occasion de reparler singlish qui s'est terminé par "Sorry Sir, l'officier (Français) fait sa nuit, je ne peux le déranger pour vous parler" ☺.

Autant pour le Barbier de Séville, on espère que le Mariage de Figaro nous embêtera moins....

Tout va bien à bord, on révise nos classiques.

Samedi 1 juillet 2017 - 8h UTC (10h Paris / vendredi 30 juin 2017 - 21h locale)

Position : 45°N 07 - 161 W 43

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 129 nm / Restant: 1572 nm

Les thons ici, c'est des saumons.

Ce matin 3.30 : lever du jour. Glauque et froid. Il y a du drizzle absolument partout et l'environnement ruisselle de gouttes toutes mouillées. Petit Force 4/5bft SW. On file sous Code 0, grand-voile haute. Surfs à plus de 7knts. Il fait juste un peu frais. Uniforme de rigueur : collant et tshirt techniques, polaire 1, polaire 2, pantalon de ciré, grosse polaire, veste de quart, bonnet, gants, capuche, chaussettes merinos, bottes. Il paraît qu'au bout d'un moment on s'habitue.

9.00 : changement de quart. On est passé sous génois, devenait instable sous Code 0. Malgré le soleil timide les températures restent polaires. Infini gris.

On ausculte dans le détail les bulletins météo : pas de dépression localisée pour l'instant dans les parages immédiats, une première.

Petit dej : soupe miso, oeuf, thé brulant, dernières oranges.

14.00 : on continue de filer. Plus de 30nm à la moyenne de 6.8 knts. Le cockpit a fini par sécher. Il y a même du soleil et une luminosité suffisante pour charger un peu via les panneaux solaires. Il fait presque chaud, 16° à l'intérieur du bateau et il est agréable de lire dehors. On se dit qu'il sera difficile de reprendre le running en arrivant. Mais c'est une activité qui paraît surréelle tant on se sent hors du temps, hors du monde.

Dej : bol de riz, légumes lyophilisés et chinchard en boite.

16.00 : bruit caractéristique du moulinet qui se dévide. Process habituel : on enroule le génois, on va chercher le fusil harpon, on met les gants, on ferre et on s'attèle à remonter la bête. Ça tire mais se débat peu : barracuda ? daurade coryphène ? pas dans ces eaux glacées. Alors quoi ? De toute façon, on n'envisage pas à l'avance sous quelle forme on mangera la bestiole, c'est le meilleur moyen de la perdre.

Lorsqu'elle est à 3 mètres de la jupe, armement du harpon et récupération... d'un joli saumon de 3kg.

Puis atelier découpe : 2 filets pour tartare aujourd'hui et cuisson à l'unilatérale demain, la tête pour une soupe. Stockage sur la jupe arrière qui fait office de frigo.

Premier poisson d'eau froide. Le Captain en rêvait.

Encore un ou deux comme ça et ce qui reste de chou va passer par-dessus bord.

16.45 : on reprend la chevauchée fantastique direction plein est.

18:00 le couvercle est retombé, mais il ne pleut pas. On va servir l'apéritif. Avant, tour du pont et on s'interroge de savoir s'il est raisonnable de garder le Code 0 pour la nuit. Récupération des fichiers grib que les systèmes de la NOAA produisent à 5.00 Utc pour décision.

19.00 : bol de riz / sashimi de saumon vraiment sauvage. Un régal.

Dans 1h30 il fera noir. Dans 2h, on commence le premier quart.

Une journée de navigation comme on les aime. 28 jours après que l'on soit parti...

Tout va bien à bord. On chirachise.

Dimanche 2 juillet 2017 - 8h UTC (10h Paris / samedi 1 juillet 2017 - 22h locale)

Position : 46°N 8 – 159°W 11

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 120 nm / Restant : 1452 nm

On a trouvé Nemo...

1) Rappel pour les distraits et les paresseux du bulbe

Le Pacifique Nord-Est est bordé à l'Est par la côte US/Canada, au Nord-Est par l'Alaska, au Nord par les Aléoutiennes, à l'Ouest par rien avant le Japon, au Sud / Sud-Ouest par l'arc Hawaïen (hou qu'il est laid l'ukulélé).

On cherche un point virtuel situé quelque part dans ce secteur qui soit le plus éloigné possible de toute terre connue, le point Nemo du Pacifique Nord-Est.

Les terres suivantes sont identifiées comme connues et contraignantes (la Corse est connue mais non contraignante, dans ce cas précis s'entend), le point Nemo sera donc quelque part au 'milieu'.

• Umnak (Aléoutiennes)	52°N58	168°W33
• Honolulu (Hawaï Est)	21°N27	156°W18
• Queen Charlotte (Nord Vancouver)	53°N30	133°W00
• The Great Break (San Francisco)	40°N25	124°W25
• Midway (Hawai Ouest)	28°N20	177°W20

2) Eléments de résolution

La recherche d'un point Nemo sur une droite entre deux points A et B, est aisée : le milieu du segment AB.

S'il y a un point supplémentaire C, soit il est à l'extérieur du segment AB et n'est pas contraignant, soit il est dans le segment AB et devient alors contraignant excluant A ou B, c'est selon.

Dans le plan (deux dimensions ce qui correspond à notre problème en première approximation), on se doute bien que c'est un peu pareil mais pas tout à fait la même chose.

Il faut trois points A, B, C, et oui, une contrainte de plus que de dimension, on peut alors déterminer le centre du cercle qui passe par ces trois points, c'est le point Nemo, équidistant des trois points en question.

Maintenant, quid d'un éventuel quatrième point D ? Deux cas :

- D est à l'extérieur du cercle conscrit ABC, pas de souci, il n'est pas contraignant, Nemo reste où il est.
- D est à l'intérieur du cercle conscrit ABC, cela veut dire que D est contraignant, ce au détriment de A, B ou C, c'est selon ; on recalcule avec cercle conscrit à ABD par exemple et on itère.

Dans l'espace (trois dimensions, hi, hi la surface de la sphère terrestre), on continue de généraliser, il faut quatre points et on fait passer une sphère tangente à ces quatre points, la projection du centre de la sphère sur la surface extérieure définira le point Nemo... mais dans l'espace profond, on ne vous entend pas crier et les calculs de trigonométrie sphérique sont

abominables, on va donc pour la résolution pratique faire l'hypothèse que l'on est dans un plan sphérique et utiliser des distances orthodromiques, clair ?

3) Et donc...on applique la méthode bourrin :

- on prend trois points au hasard parmi les cinq : Umnak, The Great Break, Midway
- on calcule le centre du cercle circonscrit : $33^{\circ}\text{N}50-151^{\circ}\text{W}40$ / rayon du cercle: 1342nm
- on regarde où se trouvent les deux autres points :
 - * Queen Charlotte à 1422nm - ok
 - * Hawaï à 783nm - enculélé, c'est pas bon, Hawaï est devenu contraignant
- donc la solution basée sur Umnak, The Great Break (San Francisco), Midway n'est pas la bonne.

Reste plus qu'à recommencer avec trois autres points. (processus itératif).

Bref, on passe les détails (ça s'appelle de la recherche opérationnelle) le résultat est le suivant :

Nemo Pacifique Nord-Est : $39^{\circ}\text{N}15.41 - 150^{\circ}\text{W}22.54$

Les trois points contraignants sont : Hawaï, Queen Charlotte, Umnak équidistants à 1112nm.
Great Break (San Francisco) est à 1195nm.
Midway (Hawai Ouest) est à 1489nm.

4) Analyse épistémologique

Encore une preuve du dessein intelligent, Dieu, dans sa grande sagesse, a simplifié pour nous ; le Nemo du Pacifique Nord-Est correspond plus ou moins à la position moyenne de l'anticyclone du Pacifique Nord-Est ainsi que du centre du Great Pacific Garbage Patch... n'est-ce pas merveilleux ????????

Tout va bien à bord, on se prépare à ramer, y a le gros nanti-cyclone sur la route.

Lundi 3 juillet 2017 - 8h UTC (10h Paris / dimanche 2 juillet 2017 - 22h locale)

Position : $46^{\circ}\text{N} 17 - 156^{\circ}\text{W} 51$

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 94 nm / Restant: 1357 nm

The Big Eye.

Comme un œil dans la soupe, une soupe aux choux par exemple qu'on n'a pas mangé parce qu'on l'a remplacé par une soupe de poissons bien meilleure, le Big Eye (High pour système de Hautes

Pressions - un anticyclone quoi !) du Pacifique Nord n'en finit pas de s'étaler, bien au-delà de sa position habituelle.

On sent une certaine tension à bord. Malgré une stratégie de contournement par l'ouest puis le nord où les vents tournent dans le bon sens - horaire-, il faut se rendre à l'évidence, on commence à être dans la molle grave de grave, de la vraie, de la solide, de la pétole de grande ampleur. On est encalaminé dans une langue qui s'étend jusqu'au volcan Bogoslof (53°N92 - 168°W03 quelque part dans l'île Unalaska, juste à côté d'Umnak) plus ou moins en éruption et pour lequel il est demandé dans les bulletins de la NOAA, à tous les marins dans sa proximité d'être prudents et de signaler toute projection de cendres.

Il faudrait être sur les 50°N pour avoir du vent frais. Trop loin.

Il va falloir attendre que l'anticyclone se ratatine pour laisser passer les flux d'ouest qui devraient (si tout va bien) nous emmener tout droit.

Tel Kaa ou Eva Longoria, c'est selon, Big Eye n'en finit plus de son jeu de séduction : Look into my eyes... Look into my eyes.

A la vitesse poussive de 2.7kts (et encore dans les rafales), le GPS calcule automatiquement "arrivée Vancouver dans 20j 8h 44m", c'est encourageant ! L'anémomètre ne veut pas être en reste, SW2, SSW1, WSW3, SW2 dans une ronde sans fin où le balancement du mât - dû au roulis des longue houles qui viennent de loin - fait promener la girouette sur quelques mètres créant un vent apparent (faut dire que sur ce coup, on fait encore plus fort que celui que l'on ne nomme pas : créer du vent à partir de rien, l'expression "c'est du vent" en devient savoureuse).

Pour quitter cette influence maligne, on a sorti tout ce que l'on peut, Code 0 à bâbord (70m2), tombé la Grand-Voile, débordé la bôme sur tribord pour s'en servir de méga-tangon sur lequel on a frappé une poulie pour reprendre le Génois (50m2) ; on a donc 120m2 de voiles d'avant en ciseaux et on se traîne à 2.5kts (le vent a encore baissé depuis tout à l'heure). Il nous reste bien de la toile en réserve mais on ne sait plus où l'accrocher. Reste l'option cerf-volant qui est à l'étude au bureau d'engineering.

Vraiment très sympa cette espèce de p*** de houle qui de temps en temps met tout en vrac, les grandes voiles arachnéennes se mettent à battre, le mât part en résonnance oscillante, les grincements s'amplifient... grrrr.

Deos gratia, une rafale, nous venons de franchir la barre symbolique des 3kts !!!

Tout va bien à bord, il y a comme de l'agacement : on réquisitionne toutes les rimes en Aïe.

Mardi 4 juillet 2017 - 8h UTC (10h Paris / lundi 3 juillet 2017 - 22h locale)

Position : 46°N 34 – 153°W 55

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 122 nm / Restant: 1242 nm

L'haleine de la baleine.

Aujourd'hui, après-midi pastorale, genre génie des alpages, nous avons joué au berger et à la bergère accompagnés de notre troupeau... de baleines.

Un groupe d'une dizaine d'individus, type à fanons, qui sont bien restés une demi-heure à baguenauder autour de nous. La belle carène blanche laiteuse du "Yo!", le safran effilé, seul appendice visible car nous étions à fond grand largue dérive relevée ont probablement éveillé l'intérêt de ces tassés ; certains sur bâbord, d'autres sur tribord, et vas-y que je souffle (drôle d'haleine qui évoque la poissonnière du Vieux Port - ah la puissance évocatrice des odeurs, direct au cortex) et vas-y que je roule des hanches et vas-y que je chante en basse fréquence [à ce propos en quoi s'accorde le chant de la baleine? on sait d'ores et déjà que le cor de chasse s'accorde en do surtout lorsque le boa contrit qui se tord de rire..., mais là nous sommes un peu sec, en tout cas, pour le réglage des fanons un jeu de clé de sol ou alène fera l'affaire].

On a juste un peu flippé dans notre ciré lorsque Maïté qui était à bâbord a aperçu Georges-Henri sur tribord et nous est (vraiment, sérieux) passé sous la proue pour le rejoindre...

Tout va bien à bord, on se rêve mammifère marin.

Mercredi 5 juillet 2017 - 8h UTC (10h Paris / mardi 4 juillet 2017 - 22h locale)

Position : 47°N 2 – 150°W 44

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 134 nm / Restant: 1101 nm

Les Japonais sont champions de l'emballage : biscuits empaquetés à l'unité ou crackers conditionnés par 5 dans un paquet de 30, petit scotch sur l'enveloppe de la baguette achetée à la boulangerie, sachet individuel pour chaque croissant, etc... Arigato à la crème. Konichiwa ouah ouah blah blah...

Malgré quelques actions préventives éliminatives, on génère à bord naturellement, après tri - le dégradable passe par-dessus bord - une quantité significative de poubelles de plastiques que l'on stocke pour l'instant compactées dans le coffre tribord.

Heureusement, passant au large de Trash Palace, sorte de Zorglub local à la puissance péta, nous allons pouvoir nous en débarrasser (on plaisante..), payant ainsi tribut à Smogogo, Trubbish et Garbodor.

En effet, au large de Frisco, sous la zone de convergence intertropicale, et au-dessus d'Hawaï se trouve le grand tourbillon d'ordures du Pacifique. A cet endroit, la circulation océanique entraîne la formation d'un vortex (gyre) à la surface duquel, sur une superficie grande comme la France, s'accumulent des millions de tonnes de déchets plastiques imputrescibles en provenance principalement de la Chine (Japon) et des Etats-Unis et réduits en micro-particules toxiques. Ces éléments polluants (genre bisphénol) se trouvent en suspension dans l'eau sur une profondeur d'environ 50 mètres correspondant à la couche d'Ekman dans l'océan [la même couche d'Eckman dont la température est facteur de génération de cyclone sous les tropiques].

Ekman, à partir de l'observation de la dérive des icebergs, a établi que les molécules d'eau sont déviées par rapport à la direction du vent, impactée elle-même par la force de Coriolis (déviation sur la droite dans l'hémisphère nord), selon un angle qui varie en fonction de la profondeur. En raison du frottement entre les molécules ou particules idem, il y a perte d'énergie et ralentissement du courant suivant une spirale qui ramène les éléments vers le centre du vortex

(phénomène global plus connu sous le vocable de pompage d'Eckman - Dieu et la Cicciolina y retrouverons leurs petits).

En dehors des routes maritimes principales, invisible par satellite, le centre du gyre est quasi NOTRE point Nemo ce qui le met suffisamment éloigné de toute terre de sorte que tous les climato-sceptiques et autres empapaoutés peuvent en contester l'existence, Pourtant, une fois la véracité des faits acceptés, le débat devient passionnant, déroutant par l'ampleur de la tâche, la diversité des problématiques et révélateur de notre impuissance.

En ces temps d'alternance entre refonte sociétale et crispation d'intérêts individuels, nous soumettons à votre sagacité quelques sujets, à partager dans la douce moiteur de l'été -qui pour une saison encore est bien là- aux terrasses des cafés, à la plage, dans les diners en ville...

- quelle est la contribution du phénomène au déséquilibre climatologique actuel de par son impact probable sur la circulation océanique, donc atmosphérique ?
 - "Alternative facts, sir !"
- quel est sa pérennité ? Si les nouveaux apports plastiques cessaient, cela suffirait il à ce que les particules se dissolvent ?
 - "Pas vu, pas pris !"
- quelles sont les conséquences de cette zone atrophiée en oxygène sur la faune, la flore, la chaîne alimentaire (particules ingérées), la biodiversité ?
 - "Le pélican du métro parisien est déjà là avec sa glotte en forme de bouteille de coca pour nous donner mauvaise conscience. Pertu, Pertuba, Pertuba quoi ?"
- les scénarios de croissance économique et démographique des pays bordant le Pacifique devraient-ils être affectés par la prise en compte de cette concentration de déchets ?
 - "Et puis quoi encore ? Chacun a droit à sa parcelle de bonheur matériel. Surtout nous."
- la responsabilité mérite-t-elle d'être établie ? sanctionnée ?
 - "Pour qui tu te prends ????"
- quelles sont les actions à entreprendre pour débarrasser l'océan de ce patch honteux et calamiteux ?
 - "Allez zoup un aspirateur géant pour un petit tour dans l'espace et plus rien n'y paraît."

Tout va bien à bord, on detox.

Jeudi 6 juillet 2017 - 8h UTC (10h Paris / mercredi 5 juillet 2017 - 23h locale)

Position : 47°N 29 – 147°W 35

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 130 nm / Restant : 971 nm

Mille milliards de mille sabords,
mille excuses,
mais sans vous mettre au trente-six mille dessous,
on vous le donne en plein dans le mille,
il nous reste moins de mille miles à faire.

Ce n'est pas un conte des mille et une nuits,
non plus vingt mille lieues sous les mers,
mais plus tech que le bug de l'an 2000,
plus home cinéma que Cecil B de Mille,
il nous reste moins de mille miles à faire.

Des milles et une manières de faire,
sans tout casser en mille morceaux,
sans qu'il en coute des mille et des cents,
la plus originale de jouer au mille bornes,
il nous reste moins de mille miles à faire.

Tout va bien à bord, y a le Code 0 qui frétille...

Vendredi 7 juillet 2017 - 8h UTC (10h Paris / jeudi 6 juillet 2017 - 23h locale)

Position : 47°N 54 – 145°W 14

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h): 98 nm / Restant: 878 nm

Navigation populaire.

Ça s'en va et ça revient, c'est fait de tout petits riens, ça se chante, ça se danse C'est une navigation populaire...

Et bien aujourd'hui, le populaire, on en soupe (manière de causer, pas d'offense à l'abbé Pierre) :

- vent : rien, au barycentre -oui, oui, le point G, on sait- de trois systèmes dépressionnaires, force 1, 2, 3 puis 3, 2, 1 puis 1, 2, 3 puis

- fond sous-marin : rien, on est sur les plaines abyssales de Tufts, c'est plat et humide, genre Pays-Bas, 5000m sous la surface.

- poisson : rien, tous dopé au Bisphénol, ils ont les pupilles dilatées pire que Bernadette le jour de la révélation.

- soleil : rien, la couche nuageuse est trop importante.

- apéro : rien en perspective (sujet de philo: l'angoisse du manque est-elle plus importante que le manque), encore trois T-gnac puis "à pû".

On a bien pensé dire que le point nav, rien aussi mais on sait à quel point c'est important pour vous, taratata!!!

A ce propos, en dépit de très nombreuses demandes, il n'est pas envisagé de passer en point navigation horaire mais promis, on se met sur Twitter à la première occasion.

Les météos sont erratiques au possible, situation très perturbée sur le Pacifique Nord, du fait d'abord de la fusion des deux dépressions en date du 24 juin (la dépression résultante s'est installée sur les Aléoutiennes en restant stationnaire ; elle empêche tout mouvement vers l'ouest) et ensuite de la dépression post-tropicale issue du typhon Nanmadol (le premier de la saison à être tombé sur le Japon, comme par hasard devant Nagoya..) qui met la panique dans la cyclogenèse habituelle. Il va falloir quelques jours pour que les chakras se remettent en place, en attendant, on galère.

On observera au passage que l'économie, la météo et la médecine ont en commun de proposer des systèmes explicatifs convaincants.... à postériori.

On avançouille quand même sous "Volvo Penta 1200T/mn", pas aussi sexy que "GrandVoile 3 ris, Trinquette" et plus monotone. Nos ressources en Gasoil étant limitées, le régime moteur est au plus bas, on compte et recompte les touques, ça pourrait être juste pour Victoria, il y a en effet 60nm entre l'entrée du détroit de San Juan de Fuca et le port de Victoria ; le détroit de San Juan n'a pas bonne réputation, trafic important (Seattle, Vancouver), brouillard, courants, on préférerait avoir un peu de marge pour pouvoir s'aider du moteur si besoin.

Du coup on réfléchit aux alternatives, on regarde les cartes, les documents et que trouve-t-on : Ucluelet (prononcer You-cloooo-let en British, Iou-clou-let en Français).... ça vaut son pesant de cacahuètes.... on vous en dira peut-être plus demain.

Tout va bien à bord, on a des cales aux mains rien qu'à la pensée des rames qu'on va bientôt sortir.

Samedi 8 juillet 2017 - 8h UTC (10h Paris / vendredi 7 juil 2017 - 23h locale)

Position : 48°N 06 – 142°W 52

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 96 nm / Restant: 784 nm

Aujourd'hui, c'est simple :

0h-12h : moteur mini - 4kts

12h-16h : GV / Code 0 - 2.5kts - on y a cru puis la risée est retombée

16h-24h : moteur mini - 4kts

La mer est d'huile, y a comme un ronronnement dans la tête, présentement Force 0 sur l'anémomètre.

Ucluelet (prononcer You-cloooo-let en British, Iou-clou-let en Français) : la passe d'entrée est par 48°N56 / 125°033, c'est le centre commercial du Barkley Sound (un ensemble d'îlots) qui s'étend sur une cinquantaine de kilomètres juste au droit du banc de La Pérouse.

Centre commercial, on parle d'un village de 1800 habitants à tout casser, centré sur la pêche commerciale ou de loisir. On y vient spécialement de Colombie britannique ou de l'Orégon.

En arrivant sur le Barkley Sound, il faut se glisser sur la gauche, et zoup, une espèce de longue calanque orientée SE/NO parallèle à la côte, un abri parfait des vents d'Ouest et de la houle Pacifique. Tout au long de la calanque, des quais semi privatis : Esso, Chevron, PetroCanada, TransPacific Fishing, Ucluelet Fishing, Whiskey dock et Douanes (car, oui, oui, c'est un port d'entrée d'où notre intérêt) et une marina (?) au bout, quelques quais de l'autre côté de la calanque utilisés par les "Ucluelet Native Bands" (selon les termes du syndicat d'initiative...)

Le Barkley Sound ainsi nommé en hommage au Capitaine Barkley (un GB) qui en 1787 a navigué dans le coin à bord de son navire "Loudoun" qu'il avait illégalement rebaptisé "Imperial Eagle" immatriculé en Australie, ce pour ne pas avoir à payer de taxes à l'East India Company.... Il avait avec lui sa jeune épouse (France Trevor, 17ans), l'objet de sa navigation était le commerce de fourrure avec les Indiens (ce n'étaient pas encore des "Natives" à l'époque).

L'ensemble des îlots, îles, rocs, baies, passages semble fait pour donner le tournis au navigateur, d'autant que le coin est célèbre pour son "hog", un jour sur deux paraît-il. Tout au nord-est du "sound", Pocahontas Point qui donne accès à la rivière Alberni qui traverse quasi toute l'île de Vancouver jusqu'à Port Alberni....

Il est recommandé d'avoir les moyens d'effrayer des ours bruns [à ce propos, on se demande si ce genre de bestiau est susceptible de grimper sur la jupe ? on imagine au petit matin le câlin avec nounours], dans l'hypothèse de rencontre avec des loups, il faut rester groupés, parler fort, jeter des bâtons et du sable (sic!) et surtout, surtout ne pas tourner le dos.... Et pour la pêche (à la ligne, au crabe, à la palourde...), il faut un permis qui s'achète dans tous les bureaux de tabac... Quant à savoir comment approcher les autochtones après 40 jours de mer... "Nous, dealer riz contre gasoil, toi ok?". On verra sur place.

Ça ressemble à du Canada profond, très sec, voire dry, peut-être une expérience inoubliable ? On hésite pour l'instant, il y a de grandes chances qu'Eole décide pour nous - encore 24h de pétrole, puis un passage dépressionnaire avec la totale (font chaud, secteur chaud, front froid, traîne), puis re-pétrole.

Tout va bien à bord, on fait de la relaxation.

Dimanche 9 juillet 2017 - 8h UTC (10h Paris / samedi 8 juillet 2017 - 23h locale)

Position : 48°N 16 – 140°W 37

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 91 nm / Restant: 689 nm

Dis quand est-ce qu'on arrive ?

Suspense à bord.

Avant le départ, nous avons chacun mis dans une enveloppe scellée une durée probable de traversée jusqu'à un point donné, identifié à l'avance. Nous ne dévoilerons pas ici l'enjeu.

Pour l'instant, chacun certifie qu'il ne profite pas des quarts pour mettre en œuvre une stratégie perso : bateau surtoilé, pause de trainards, manipulation de l'embrouille du changement de date et qu'il respecte l'objectif de faire marcher le bateau au mieux de ses possibilités dans des conditions de confort agréables et de sécurité conformes aux accords de Genève.

Pour autant, le pilotage de la date et de l'heure d'arrivée nécessite du doigté. Si on ne réfléchit pas, on est sûr d'arriver de nuit, dans un environnement que l'on ne connaît pas, on adore. Et même en essayant d'être intelligent, on a parfois des surprises.

D'où symposium.

Première question : on arrive où ? Pour l'instant, on ne sait pas. Prévu la capitale de Colombie Britannique, Victoria mais on a déjà un plan B (IouClouLet, ses natives, ses ours et ses loups), c'est pas mal. On se garde l'option en fonction de la sortie de pétole et du passage du prochain front après-demain. Pour l'instant on se bat sous spi à la vitesse supersonique de 2.8knts sous un soleil radieux, déjeuner et diner dehors, c'est dire s'il y a du progrès.

Deuxième question : on arrive pour faire quoi ? Format quizz, note 1 à 5 (5 la plus élevée).

- | | |
|--|-----------------------------|
| - ne plus faire la vaisselle à l'eau de mer ? | 1 |
| - manger une salade ? | 2 |
| - prendre des RTT ? | 1 |
| - boire une bouteille de bordeaux ? | 5 |
| - ne plus grelotter ? | 4 |
| - dormir profondément ensemble 8h d'affilée ? | 5 |
| - ne plus analyser 3 bulletins météo par jour ? | 3 |
| - prendre une douche chaude ? | 4 |
| - ne plus guetter le moindre bruit suspect ? | 4 |
| - ne plus faire un inventaire permanent (élec, eau, gas oil, minutes iridium, goupilles, poulies...) ? | 5 |
| - parler à quelqu'un d'autre ? | 2 |
| - vous faire la bise ? | 5 |
| - surfer sur internet ? | 4 |
| - repartir ? | 5 Ah ben c'est malin ! |

Conclusion : Exprime avec évidence la recherche d'un certain confort bien naturel après 36 jours de mer dans le Pacifique Nord : notre besoin de sécurité est tellement impossible à rassasier ! Et le détachement dans tout ça ?

On y travaille. Effectivement : ce n'est pas le but qui compte mais le chemin, blah, blah, blah, ... ça rappelle vaguement quelque chose.

D'ailleurs, on ne fait qu'emprunter la longue route du prophète Bernard qui a trouvé la terre promise en Polynésie.

Allez, faites pas cette tête, on viendra vous faire la bise avant d'y arriver !

Tout va bien à bord, la mer c'est la partie de terre qu'on préfère.

Lundi 10 juillet 2017 - 8h UTC (10h Paris / lundi 10 juillet 2017 - 0h locale)

Position : 48°N 27 – 137°W 3

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 143 nm / Restant : 573 nm

En ce dernier dimanche de l'avent, nous nous recueillons, mes frères et sœurs, sur l'apprêt de l'arrivée. Jouez hautbois, résonnez musettes, revêtions habits de fête, pour célébrer le mystère de l'atterrissement.

Il est écrit dans le livre ⁷ "c'est en lavant avant que l'on est prêt après" et nous avons besoin de toutes nos facultés d'introspection pour comprendre le sens profond de la révélation.

Oui, en vérité, je vous le dis, mes frères, sœurs, cousins, cousines, c'est le sixième dimanche de l'avent ; l'hexa, ce chiffre exceptionnel, divin, la demi somme du nombre des apôtres, le nombre de tribus d'Israël retournant de visite chez Nabuchodonosor, le nombre de faces d'un cube parfait, le double-six qui rafle la mise sur la table (euh...).

Oui, six dimanches que vogue au grès des vents le frêle esquif de nos amissionnaires (que nous saluons bien fort en mondovision) partis vers de lointains rivages prédicater l'indigène ; et la septième semaine, ils se reposèrent. Le sept, chaud sept, ce n'est pas comme le six, chaud six (de Toulouse), les deux sont en odeur de sainteté différentes, le Ying et le Yang de la narine, l'Alpha et l'Oméga des senteurs éthérées, le commencement et la fin qui fusionnent, ô mystère des mystères, dans le trois en un, car il n'y avait rien et un jour il y eût, big bang : « bang, bang, he shot me down ».

Les exégèses classiques, mes frères et sœurs, cousin et cousines, oncles et tantes, parents et enfants, Roux et Combaluzier, Dolce et Gabbana, les exégèses donc, démontrent l'invariance du prédicat aux permutations : en effet, "c'est en lavant après que l'on est prêt avant" renseigne sur la temporalité et montre, encore une fois, la glorieuse attention de notre tout puissant à l'hygiène, mais encore "c'est après un lavement que l'on est prêt à temps", à nouveau, époustouflant de prescience. Ce n'est plus du dessein intelligent, c'est du nettoyage industriel !!!

Mes frères, mes sœurs et les autres qui sont bien gentils mais trop nombreux pour être nommés ici, c'est dans la joie et l'amour que nous allons nous retourner vers notre prochain et le saluer

⁷ instructions nautiques Waggoner

afin que ce dernier dimanche de l'avent soit un moment de partage et de communion. A partir de là, tout est à l'avenant... comme la poire.

Tout ça pour dire qu'il pleut des trombes, la dépression Singha (997hPa) est de passage dans le coin, ce n'est pas un temps à mettre un marin dehors, du coup on a fait l'homélie au lit.

Tout va bien à bord, on jubile

Mardi 11 juillet 2017 - 8h UTC (10h Paris / mardi 11 juillet 2017 - 0h locale)

Position : 48°N 56 – 133°W 44

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 132 nm / Restant : 419 nm

Comme dit le proverbe Chinois "l'échelle est haute mais on grimpe". Aphorisme de nature Confucéenne, raisonnable et structurant, ce proverbe apocryphe décrit bien notre lente progression vers l'Est.

On commence à y voir un peu clair (il fait nuit noire en fait, la couverture nuageuse masque la lune) et les systèmes de pilotage convergent (les coquins !!) vers une arrivée autour du 14 juillet. On ne pouvait faire moins afin de porter haut et fort les couleurs de la République.

Après avoir eu la tentation d'un atterrissage champêtre, nous préfèrerions atteindre Victoria, située à la pointe méridionale de l'île de Vancouver et réputée pour être la plus British de toutes les villes canadiennes. A voir si l'effet Opua (NZ) d'un saut temporel dans l'Angleterre des années 50 se répète.

Le centre dépressionnaire de Singha s'évacuant, un régime d'Ouest modéré s'établit sur la zone 135°-125°O qui nous intéresse et on espère arriver vers l'entrée du détroit de Fuca d'ici trois jours.

Cela laisse le temps de faire pénitence après les horreurs irrévérences commises dans le précédent billet. Le jeûne étant exclu pour des conditions évidentes de performance et de liquidation des stocks avant saisie par les douanes, nous envisageons de prononcer un vœu de silence temporaire (?)

Un autre célèbre proverbe Chinois, "la roue tourne", tout aussi apocryphe bien que cette fois-ci de nature Taoïste, exubérant et libertaire illustre la bienveillance des kamis à notre égard.

Nous n'aurons pas à effectuer notre repentance dans des conditions trop extrêmes, le relevé ci-dessous attestant d'un retour à des conditions décentes : après 17 jours, enfin des températures nocturnes à l'intérieur du bateau (on ne parle même pas dehors quand il pleut et vente) supérieures à 15°.... Ouf...

	Dépression	T° intérieur Journée	T° intérieur nuit
20-juin		20	19
21-juin	Asahi	20	18
22-juin		17	15
23-juin		18	15
23-juin		17	14
24-juin	Kirin	16	14
25-juin		15	12.5
26-juin		14	12.5
27-juin		16	12.5
28-juin	Tsing Tao	14	12.5
29-juin		15	12.9
30-juin		16	12.3
01-juil		14	12.2
02-juil		14	11.9
03-juil		14	12.5
04-juil		16	13.1
05-juil		15	13.2
06-juil		16	13.3
07-juil		19	13.4
08-juil		20	13.6
09-juil	Singha	16	14.9
10-juil		19	15

Le point bas du 2 juillet a été dur, très dur...

Tout va bien à bord, on médite.

Mercredi 12 juillet 2017 - 8h UTC (10h Paris / mercredi 12 juillet 2017 - 0h locale)

Position : 48°N 58 – 130°W 22

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 132 nm / Restant : 286 nm

Aujourd'hui chasse au dahu : le point navigation (ceux que vous lisez assidûment) de vos rêves.

Le point navigation idéal doit :

- être concis,
- être factuel,
- parler des choses simples de la vie de tous les jours,
- se lire facilement,
- être rassurant,
- décrire les beautés de ce monde magnifique qui nous entoure.

Le point navigation idéal ne doit pas :

- être irrévérent,
- parler de sujets sensibles,
- challenger l'ordre établi et la sagesse commune,

- décrire des phénomènes complexes,
- parler de technique de navigation,
- se complaire dans des jeux de mots vaseux,
- mélanger le vrai et le faux pour casser du curé, du rabbin ou de l'imam,
- prendre position,
- inclure de contrepèteries salaces,
- tenir des propos grivois à double sens,
- prendre à la légère les choses graves,
- faire l'apologie de la drogue, de la révolution et du looping papaye,
- introduire des références croisées dont on n'a pas la moindre idée.

Alors nous avons beaucoup réfléchi et sommes ravis de vous présenter ce premier "point navigation idéal" :

Tout va bien à bord, on pense très fort à vous.

Jeudi 13 juillet 2017 - 8h UTC (10h Paris / jeudi 13 juillet 2017 - 0h locale)

Position : 48 N 45 - 127 W 34

Distance au but (utile) depuis le dernier point (24h) : 111 nm / Restant: 175 nm

Dans l'espace, c'est sûr, nul ne vous entend crier.

Dans le Pacifique Nord non plus.

C'est avec une bouteille frondée sur le pont d'un cargo que Moitessier a annoncé lors du Golden Globe Challenge (1ère édition en 1968 de ce qui deviendra le Vendée Globe : le tour du monde à la voile en solitaire sans escale et sans assistance par les 3 caps Bonne Espérance, Horn et Leeuwin) qu'il renonçait à rentrer à Plymouth alors qu'il était en tête, pour repartir à Tahiti et ainsi "sauver son âme".

Tabarly ne communiquait jamais. Vainqueur de la transat en solitaire en 1976, il demanda en arrivant combien de bateaux le précédait, il ne savait pas que Pen Duick VI était le premier.

Dans les années 80, les bateaux étaient équipés de radios BLU (Bande Latérale Unique) et tout le monde pouvait entendre les conversations des autres, même celles des membres d'équipage des cargos qui appelaient leurs familles. En course, les marins communiquaient avec le PC lors de vacations où chacun devait attendre son tour pour parler.

Aujourd'hui, malgré les efforts des organisateurs du Vendée Globe pour en faire un évènement médiatique et tenir le public en haleine, il est difficile de convaincre les marins de se raconter afin d'intéresser les "people". Par esprit de course, ils préservent le secret de leurs avaries, de leurs coups de grisou ou bobos. En dépit des moyens mis à leur disposition (satellite comme nous mais autre budget), ils ne racontent que le minimum, par pudeur mais aussi parce ce qu'il n'y a rien à dire.

Comment raconter la contemplation des horizons, la monotonie et en même temps l'infini variété de nuances de bleu ou de gris, de formes de houle et de vagues, la tension permanente à

la moindre variation de direction ou de force du vent, l'effroi à l'écoute des vibrations des haubans lorsque ça piaule et que ça gronde, la crainte que quelque chose casse à tout moment, la lassitude qui s'installe avec la privation de sommeil, la rigueur qu'il faut avoir pour déchiffrer un environnement complexe, perpétuellement changeant, le rayon vert juste au coucher du soleil, la lumière particulière de la lune qui projette des ombres inquiétantes juste avant l'aube qui tarde toujours à arriver, le réconfort apporté par des étoiles minuscules lors de quarts glaciaux mais aussi le bonheur d'être juste là où on doit être, la joie et la folie de se sentir roi du monde, en toute humilité au cœur, libre.

Tout ceci n'appartient qu'aux gens de mer.
La solitude et l'isolement font partie de l'aventure.

En mer, il est plus facile de communiquer avec Dieu quel qu'il soit, ou avec des fantômes, ou soi-même qu'avec ses semblables dont les crispations, agitations et vagissements qui nous parviennent paraissent mesquines et dérisoires.

Pourtant le lien du PointNav que nous avons maintenu avec obstination et abnégation pendant 40 jours a rythmé nos journées - en moyenne 2 à 3 heures par jour : échanges autour du choix du sujet, rédaction, relecture, envoi, attente d'une réponse ou d'un commentaire, et a sans doute contribué à préserver notre santé mentale, évitant ainsi de personnaliser les éléments inanimés ou non qui nous entourent et de dialoguer avec eux.

Le délice tapi sur la jupe arrière ou les passes-avant guette, comme Moitessier racontant que c'est le capitaine d'un galion espagnol qui a tenu la barre de Joshua au plus fort de la tempête ou Desjoyaux qui en arrivant aux Sables d'Olonne en 2002 conversait avec les ours qui se trouvaient dans sa grand-voile.

Le Cleach on ne sait pas, c'est une machine. Quant au farfadet Thomson, il fait déjà partie de la légende...

Dans ce contexte, vous pardonnerez nos abus de langage.

Tout va bien à bord. Dans quelques heures, on met un mouchoir sur notre agoraphobie. Nous nous apprêtons à subir l'assaut des fans et groupies.

Ce vendredi 14 juillet à 13h45 (20h45 UTC) nous nous sommes amarrés au Q quai de Raynur point à Victoria afin de faire les formalités d'entrée au Canada.

D'une extrême simplicité, une déclaration en utilisant le téléphone posé sur le quai suffit à délivrer un CAN PASS -pas de tampon sur le passeport, pas d'inspection des douanes, de la quarantaine, pas de salamalecs hypocrites, ... celles-ci ont été expédiées en 20 minutes.

Précédé par un hydravion -sans rire -, Victoria est la plus grande base d'hydravion de la côte Ouest et le bassin est partagé entre les bateaux, les ferrys, les hydroglisseurs, les pigouilles qui traversent le port, les kayaks, chacun respectant les chenaux indiqués par des codes couleurs-

nous avons rejoint une petite marina au pied de l'hôtel Empress, chef d'œuvre de l'architecture kitsch victorienne.

La fin de la traversée a été digne des plus grandes épopées, étant raisonnablement inquiets - mais quand même- du stock restant de gas oil dans le bac, c'est sous Code 0 que nous avons doublé Race rock South qui marque l'extrême sud de l'île de Vancouver au milieu du mascaret résultant des 3knts de courant sortant contre les 10kts de vent entrant.

Voilà, c'est fini. Au total 41 jours d'exception et 5063 nm pour une route directe de 4585 nm.

C'était à Hiroshima il y a presqu'un an que nous avons pris la décision de nous extraire de cette façon originale du Japon : the Yo! way.

Au bilan, rien de notable à signaler sur tous les aspects techniques, témoin du travail intense de préparation, de stockage de spare parts, d'analyse de redondance et de scénarios planning.

Nous avons procédé en mer à du raccourcissement régulier de drisses, bosses de ris, etc... pour tenir compte d'un ragage plus intense (environ tous les 1500nm), il est vrai qu'une telle traversée correspond en terme d'usure à cinq saisons de navigation conventionnelles.

Côté approvisionnement, nous n'avons manqué de rien. Là encore, peu de choses laissées au hasard, stock bas en fin de période en cognac et sopalin.

Question stratégie, on n'est pas peu fiers. Les options ont payé sans nous mettre à risque à aucun moment.

Les conditions de température ont sans doute été les plus dures à supporter. Naviguer sur une eau à 7°, c'est froid, très froid, surtout pour nous. Ceci a mis en exergue nos limites perso de navigation : 49°N c'est le max (49°N57 au plus haut).

La prochaine fois, c'est juré on reste dans les limites tropicales, nous sommes crevés, mais ça c'est normal, il fallait être un peu fou, et nous sommes très heureux d'être là.

Nous avions mis nos estimations sous scellés, le dépouillement a eu lieu en présence de Pessac Leognan, Stéphanie 42 jours, Christophe 37, Stéphanie est la grande gagnante !!!

Merci à vous de nous avoir soutenus et accompagnés, en espérant avoir porté un peu de vos rêves et avoir partagé les nôtres.

Tout va très bien à bord, yes we Canada !!!



2. JUIN 2016 – RAMEN - HONG KONG / JAPON

Le passage de Hong-Kong vers le Japon est court (6 jours) mais la fenêtre pour l'effectuer « confortablement » est également très restreinte : de fin Mai à début Juin. Le début de la mousson de Sud-Ouest permet de bénéficier de vents favorables et d'éviter le pire de la saison des typhons⁸.

Deux options se présentent alors pour le contournement de Taïwan.

La route Est, le long de la côte chinoise, peut être redoutable si le vent s'établit au Nord dans le détroit de Taïwan. Sauf souhait de visiter Taïwan et d'atterrir à Nagasaki, une navigation hauturière est préférable.

La route Ouest emprunte le Chenal de Bashi entre le sud de Taïwan et le nord des Philippines. Cette solution se révèle hasardeuse dans le cas d'une dépression tropicale se déplaçant vers le Nord et pouvant dégénérer en Typhon. L'étroitesse du chenal, encombré d'îles, rend de toute façon sa navigation déplaisante s'il n'y a pas alignement entre les vagues et le vent. Cette route permet d'aborder le Japon par les seules îles tropicales de l'archipel.

Samedi 28 Mai 2016 - 13h00 locale (UTC + 8 Hong Kong)

Position : 22°N 14 – 114°E 10

Distance parcourue dernières 24h : 0 nm

Distance à parcourir pour Ishigaki (Préfecture d'Okinawa - Japon) 24°N20 – 124°E10 : 650nm
détour obligé pour ne pas marcher sur Taiwan

Mardi prochain est le 1er Juin, début officiel de la saison cyclonique ; mais il y a un monde entre la théorie et la pratique et une dépression tropicale a pointé le bout de son nez hier sur Hong Kong. Signal alerte niveau 3 dans la matinée, ramené à 1 dans l'après-midi et le machin est allé se dissiper sur la terre vers Canton. L'occasion pour nous de tester nos systèmes de communication, d'alerte, de suivi etc... Tout fonctionne. Pour les passionnés qui voudraient se tenir au courant en temps réel de la situation :

<http://www.cyclonextreme.com/cyclonemondebassinpacifiquenord-ouest.htm>

On quitte Hong Kong les yeux pétillants et c'est bien parce que la saison et la fenêtre sont propices à la traversé vers le Sud Japon que nous nous sommes résignés car Hong Kong est attirante, brouillonne, vivante, démesurée, une espèce de Singapour en devenir mais qui n'atteindra jamais le calme et la sérénité d'un paradis helvétique où rien ne peut arriver.

Cap à l'Est pendant deux/trois jours visant un point 21°N – 121°E au Sud Taiwan, en plein milieu du Bashi Channel où l'on devrait se faire un peu secouer (effet de cap lié au Sud Taiwan et jeux de courants) avant d'attraper le Kuroshio (courant noir) qui devrait nous entraîner au Nord Est sur Ishigaki pour un atterrissage "coralien". Grace aux eaux chaudes du Kuroshio on trouve au Japon les coraux les plus septentrionaux du monde...à voir.

Tout va bien à bord, on a trouvé des délices à Hong Kong :

⁸ description exhaustive des typhons/cyclones/ouragans dans le Précis Météo en fin d'ouvrage

- collection de Medocs 2009-2011
 - collection de chèvres
 - un parme entier
 - miche de paysan
 - épaule roulée
 - cuisses en confit
 - pâtes fraîches
 - roquette
 -
-

Dimanche 29 Mai 2016 - 14h00 locale (UTC + 8 Hong Kong)

Position : 21°N 57 – 116°E 27

Distance parcourue dernières 24h : 130 nm / Restant : 512 nm

Mer de Chine, mer câline. Dans les rêves !

On avait pourtant tout fait comme il faut : rendre nos respects à Tin Hau, déesse de la mer, manger des dim sum au marché du village de pêcheurs d'Aberdeen, payer notre éco aux conducteurs de sampans dans le port, saluer le manager de la marina, Philippe bonapartiste convaincu, grand amateur de homard Thermidor et de veau Marengo, entendre la première alerte cyclonique et pas attendu la seconde...

Et bien, à peine passé la digue tout était là pour nous plaire : le clapot verdâtre dû au brassage continu des cargos dans le rail, le ciel gris, l'odeur de Durian à se demander si quelqu'un ne nous en avait pas caché un dans le coffre, l'AIS qui bipe toutes les 20mn avec un message non identifié, le ciré qu'il faut enfiler à vitesse grand V, sous la première averse, la deuxième,... la visibilité réduite, les cargos qui déboulet de nulle part sans signal AIS, les pêcheurs renifleurs qui nous tournent autour, les rafales, la pétole... et on enroule le Code zéro et on envoie le génois et on enroule le génois et on renvoie le Code zéro.

Bref qu'est-ce qu'on s'amuse, 24h de ré-amarinage rapide alors que la période de transition entre mousson de Nord-Est et celle de Sud-Ouest se termine.

On est content pour les Indiens qui récupèrent enfin de la pluie et des températures plus clémentes. Mais ça veut dire éclosion de machines tournoyantes dans le Pacifique Ouest. On se dépêche.

Tout va bien à bord. Le bateau brille tellement il a été rincé.

Lundi 30 Mai 2016 - 14h00 locale (UTC + 8 Hong Kong)

Position : 21°N 36 – 118°E 49

Distance parcourue dernières 24h : 136 nm / Restant : 406 nm

Il y comme une grande île entre nous et Ishigaki : Formose, la belle ; pour la contourner, l'option Nord via le détroit de Taïwan qui sépare la Chine continentale de Mao de la Chine insulaire de Tchang Kai Chek, pas mal d'îlots, du trafic de cargos, des exercices militaires... sans compter

l'effet venturi dans le couloir, surtout si un flux de Nord s'y établit ; les prévisions de précipitations semblent nous donner raison pour l'instant.

Alternativement, l'option Sud conduit à emprunter le "Bashi Channel"...

Le chenal de Bashi (bouzouc) fait partie du détroit de Luzon qui sépare Taiwan, la sinisée, des Philippines, toujours espagnolées. C'est probablement en sautant d'îlots en îlots que la grande colonisation du Pacifique débuta, donnant naissance à ce substrat linguistique (australien) que nous avons retrouvé d'Indonésie aux Marquises en passant par le Kiwiland et les Tongas.

Bashi (derme) à son endroit le plus large ne dépasse pas 30nm : nous nous attendons à y avoir un peu de circulation.

A l'Est de Bashi (letalon) se trouve l'océan Pacifique et à l'Ouest de Bashi (kungunya) la Mer de Chine ; l'équipage est ravi de retrouver "les habituelles plaisanteries de déversement de l'un dans l'autre en fonction de la marée engendrant des courants forts et pervers". Sur les bords de Bashi (noiseries), bastards et autres phénomènes giratoires promettent bien du plaisir, ce d'autant que les instructions nautiques précisent que les effets de courants peuvent se faire ressentir jusqu'à 100nm du chenal de Bashi (polata) proprement dit.

Côté vent, le zéphire de la Mer de Chine (on est à la limite de la pétrole) se renforce singulièrement entre les deux îles Taiwan et Luzon, on s'attend à 20-25kt d'Ouest dans Bashi (parmentier) pour une bonne quinzaine d'heures avant de pouvoir réputer franchi la porte et que se déroule le tapis roulant du Kuroshio ... en théorie.

Ça risque d'être, Bashi (moucélatourista), genre éjection de corps étranger.

Nous avons rencontré un nouveau spécimen marin : le signal AIS sans matérialisation. En fait de gigantesques filets flottants sur une dizaine de miles repérés par des balises qu'il s'agit d'éviter et gardés par un bateau de pêche maître. La créativité en matière de raclage des fonds marins est sans limite.

Tout va bien à bord. On stratégise.

Mardi 31 Mai 2016 - 14h00 locale (UTC + 8 Hong Kong)

Position : 21°N 26 – 121°E 06

Distance parcourue dernières 24h : 128 nm / Restant : 271 nm

En approche du fameux chenal de Bashi(pote) qui vient de gagner une notoriété pour le moins internationale.

Du monde, cargos et filets, et enfin du vrai vent qui lève de belles vagues sur la mer bleue nuit. On devrait en avoir fini avec la chose en fin d'après-midi, peut-être un coucher de soleil apéritif (chut), c'est rare sous les tropiques car il y a toujours un nuage à l'horizon.

C'est d'ailleurs derrière ce nuage que se planquent en attendant de sortir du bois :

- les grains orageux nocturnes

- les pêcheurs non éclairés à comportement erratique
- les cargos qui foncent tout droit et jamais ne se déroutent (par fierté nous a-t-on dit)
- les inspecteurs des impôts
- les habitués du bois de Boulogne

De l'autre côté du détroit de Luzon, on observe la pompe à finance de l'empire de Charles Quint, les Philippines.

Encore une histoire de spéculation, parmi les premières. Sous les Ming vers les 1500, le papier monnaie avait été inventé (après les nouilles certes), spéculation, bulle, hyperinflation, patatras tout s'écroule ; les échanges redeviennent garantis en argent (métal). La Chine en est dépourvue, son voisin Japonais en dispose mais les relations (déjà à l'époque) sont glaciales. Dès 1549 les Ming bannissent la navigation directe (comme la nôtre hi hi). Les Portugais qui sont arrivés depuis pas trop longtemps se font des gesticules en or sur la route Nagasaki/Macau, concessions obtenues à coup de canon, soie contre argent. Jusque-là tout va, et puis 1570, le gouvernement Chinois, au bord de la banqueroute, impose que les taxes soient payées en argent, les ressources Japonaises ne suffisent plus, le cours de l'argent flambe, le double de l'or. Hasard goguenard, les Espagnols découvrent dans les Andes à Potosi la plus grande mine d'argent au monde et établissent dès 1571 le business dit d'Acapulco qui durera bien un siècle : les galions chargés d'argent (150 tonnes par an) traversent de Mexico à Manille (que les Espagnols avec le support du pape de l'époque avaient obtenu) où il était échangé contre de l'or et de la soie Chinois, revendus ultérieurement en Europe. Un exemple idéal d'arbitrage géographique qui assura la gloire du royaume d'Espagne jusqu'à ce que les Anglais et les Hollandais ne s'en mêlent avec l'EIC et la VOC... mais c'est une autre histoire.

Et voilà pourquoi on dit que l'argent est de l'argent... merci la Chine...

Tout va bien à bord, bientôt cap au 35°N sur Ishigaki.

Mercredi 01 juin 2016 - 14h00 locale (UTC + 8 Hong Kong / + 9 Ishigaki)

Position : 23°N 06 - 122°E 44

Distance parcourue dernières 24h : 148 nm / Restant : 130 nm

Fini le Bashi (Guevara) hier au coucher du soleil - merci de vos nombreuses (une !!!) propositions alternatives aux dérivés Bashi (xxxx) .

Rotation bâbord, GV 1 ris, génois enroulé 1 point et à fond sur le tapis roulant du Kurushio, le courant noir qui longe le Japon : modèle Hong Kong dix puissance 15, mais une puissance inférieure à 2 fois celle du Gulf Stream. Hong Kong où se trouve le plus grand escalator du monde : 800 mètres et 23 minutes de SoHo (South Hollywood Street) presque jusqu'au Peak (le tout haut de la ville où Jardine Matheson avait son humble logis), bordé de bars, boutiques et restaurants et imaginé dans les années 1990 pour favoriser le commuting des cités le matin et ramener les travailleurs au bercail le soir ; l'escalator est à sens unique et monte tout le temps sauf de 7h à 9h afin de permettre aux prolos du haut d'aller taffer sans se fatiguer (alors que les prolos du bas qui vont taffer dans les maisons des prolos du haut se cognent l'escalier... qu'on leur donne des brioches).

C'est sûr que 2knts ajoutés à un F6 au portant, permettent d'améliorer la moyenne, s'agit pas de traîner car demain c'est rafales à 8 dans le Bashi (rurgien). Tout aurait été parfait si sur le coup de minuit, le captain n'était allé se coucher avec le vent. Le coquin.

Panne sèche. Puis relance au petit matin. Puis c'est le baromètre qui n'en finit plus de chuter.

Comme d'habitude en pareille situation surtout là où on se trouve, l'équipage compulse fébrilement les bibles climatologiques, les historiques de données, les derniers bulletins...

C'est en fait une dépression vigoureuse et vivace qui s'est installée sur la mer Jaune et semble mettre la panique dans toute la zone sans nous concerner vraiment sauf que ça met la nique ou pas la nique dans nos vents à nous qui se remettent à peine d'avoir couché avec le captain ; ils ont les yeux dans le vague, les traits tirés et répondent à côté... les vents.

Ouf, on va donc prendre notre mal en patience et avancer à l'allure d'un expat à 2h du matin à Lan Kwai Fong (le quartier de nuit de HK) : en zig zag et petite vitesse.

Ce qui nous permet de préparer l'atterrissement sur Ishigaki : inspection des produits frais des fois que les douaniers japonais soient aussi sourcilleux que leurs homologues kiwis obsédés par les patates (ce sont des Français, ils ont forcément des patates, fouillez partout) et surtout inspection des médocs (les molécules alchimiques pas les tanins).

Suivant à la lettre les prescriptions des douanes japonaises concernant les Drugs, Quasi Drugs et Cosmétiques, nous avons passé par-dessus bord 3 rouge à lèvres (nous ne pouvons n'en conserver que 24, 23 collection privée du Captain, 1 pour l'équipage), les poudres de corne de rhinocéros, d'os de tigre, le musc de cerf et la vessie d'ours.

Tout va bien à bord, Bashi (javésu) c'est fini. On garde le baume du tigre et les moustaches (bien conservées, elles frétileront longtemps et feront plus d'une heureuse).

Jeudi 02 juin 2016 - 15h50 locale (UTC + 8 Hong Kong / + 9 Ishigaki) ==> nous avons désormais 7 heures de décalage horaire avec Bazus.

Position : 24°N 17 - 123°E 43 - mouillés Sud Iriomote - Konokawa wan - Préfecture d'Okinawa - Japon

Distance parcourue dernières 24h : 91nm / Restant : une quarantaine de nm

Dans la nuit avec une bonne douzaine d'heures d'avance, passage du front qui s'étend du Sud de la mer Jaune/Taiwan le long de l'arc Japonicus, point de rencontre d'un système Sud/Sud-Ouest avec un système Nord/Nord-Est, inutile de dire que c'est crapoteux et venteux, de gros éclairs et ça pulse mais marginalement dans le nez... Ce front est semble-t-il régulièrement généré par cisaillement des isobares entre Hong-Kong et Taiwan, qui initialise une perturbation sur la Mer Jaune se propageant vers l'Ouest (d'où la baisse significative de pression d'hier) ; cela ne le rend pas populaire pour autant, le front, on pense qu'il a été nommé : "Meizu"...

Sûr qu'avec des choses comme cela sur la route, on peut pas avancer comme on veut, on dimensionne, on mesure, le haut des éclairs est à 5° au-dessus de l'horizon, les éclairs vont de la stratosphère au sol ou lycée de Versailles, on dira 10km, donc 10km divisé par tangente de 5° nous donne le cœur du machin à 60nm dans le Nord-Ouest... quelques heures plus tard, ils sont hauts de 15°, rebelote, 10km/tangente de 15°, le cœur est à 40nm (ça devient chaud) mais dans le Nord-Est, comme si cela s'évacuait, quelques minutes après, v'louf, 35kts de vent, on enroule

tout, pas facile la vie du marin dans le coin, d'autant qu'on y voit aussi bien que dans le cul d'un canard, coin-coin.

Ces épiphénomènes nous ont mis en retard et l'entrée d'Ishigaki est par le Nord (protection cyclonique oblige), nous arrivons par le Sud, faut faire le grand détour d'Iriomote ou bien se glisser dans les patates coralliniennes sans visibilité pour essayer, par le chemin des écoliers, de rallier le port. Il y a bien un raccourci mais tirant d'air 14m, ça joue pas pour nous. Alors on se pose à Konokawa wan, une baie (wan) d'Iriomote ouverte au Sud, au cœur de la jungle tropicale, on arrête le moteur, l'électronique, et on se sert un verre... Bienvenu au Japon....

On verra demain pour les formalités, et tutti quanti... on vous racontera.

Tout va bien à bord.

Vendredi 03 juin 2016 - 12h30 locale (+ 9 Ishigaki)

Position : 24°N 20 - 123°E 8 - amarrés bâbord à quai - Ishigaki - Préfecture d'Okinawa - Japon
Distance parcourue dernières 24h : 38 nm

Ca y est, déclarés aptes par les services de la Quarantaine, fouillés en règle par les douaniers et permis de séjour accordé pour 90 jours. Le tout, 40 mn chrono. Ils nous attendaient sur le quai, à peine le temps de fixer les aussières, de dérouler le taud pour protéger ces messieurs écrasés de chaleur et un peu tassés dans le cockpit (10 à bord en chaussettes - kutsushita dans le texte, ils zétaient surpris qu'on connaisse le terme-, et "Yo!" a tout l'air d'un boat people) pour débuter le remplissage des documents déjà faxés dans un drôle de sabir anglo-nippon.

Bienvenu. On aborde le Japon par les îles les plus au sud de l'archipel et qui ne sont pas vraiment considérées comme le Japon, mais ailleurs. Nous avons atteint encore une fois un bout du monde. Surprenantes les îles Yaeyama, un petit côté Marquises (falaises à pic et jungle), des récifs, des digues multiples aux tripods empilés caractéristiques, des immeubles en béton posés au bord de la plage et une minuscule marina toute neuve entièrement dédiée aux bateaux de plongée. Nous sommes voisins du bateau de Maeda, circumnavigateur (un vrai !), qui a simplifié notre arrivée par mail interposé.

Heureux d'être là.

Avec cette arrivée débute une nouvelle étape de notre périple : fin des sauts de puce multiculturels et multi linguistiques - un seul pays pour plusieurs mois, mais on s'attend à ce que le Japon soit un saut spatio-temporel à lui tout seul, fin des météo prédictibles -une vigilance, pire une obsession météo va être de rigueur tout le temps de la mauvaise saison, c'est à dire de maintenant jusqu'à l'hiver où on va arrêter de naviguer pour cause de températures "polaires" et fin des longues navigations -maximum 300 nm d'une traite pour remonter jusqu'à Kyushu.

Tout va bien à bord, sugoi !!!!.



3. AVRIL 2016 – ALONDONCAHONGKONGCONG SINGAPOUR / HONG KONG

Cette route de Singapour à Hong Kong inaugure une série de passages originaux dans le Pacifique Nord. En raison du temps effroyable qui règne toute l'année, peu de voiliers s'aventurent en Extrême Orient. De plus la réputation de mauvaises rencontres que l'on peut faire dans le détroit de Malacca, celui de Balabac au sud des Philippines, le long des côtes du Vietnam ou dans les champs d'ilots annexés de force par la Chine, en dépit des revendications de ses voisins, n'encourage pas à tenter sa chance. Enfin, sorte de Méditerranée, la Mer du Chine du Sud traversée de rails commerciaux parmi les plus fréquentés du globe est le terrain de jeux de milliards de pêcheurs.

Les typhons balaien la Mer de Chine toute l'année avec une occurrence plus importante entre mai et décembre. Il est donc nécessaire de bien viser sa fenêtre météo et d'identifier des positions de repli facilement et rapidement accessibles. Mais un choix judicieux n'empêche pas la genèse de « vents cycloniques sous orage » non repérables sur les fichiers Grib.

Les vents les plus favorables pour une route Sud/Nord se trouvent à la fin de la mousson de Nord-Est (vent dans le nez) et au début de la mousson de Sud-Ouest. La navigation de l'Équateur jusqu'au 10°N se fait en général dans la pétrole mais attendre plus longtemps des vents plus soutenus augmente la probabilité d'avoir un typhon à Hong Kong ; d'autant plus si le projet consiste à remonter jusqu'au Japon.

Enfin rejoindre l'abri d'Aberdeen requiert une volonté de fer et une vigilance sans faille pour une récompense hors normes.

Lundi 02 Mai 2016 - 13h00 locale (UTC + 8 Singapour)

Position : 2 °N 50 – 104°E 09

Distance parcourue dernières 24h : 0 nm pas brillant mais faut avouer, on est au mouillage

Distance à parcourir pour Aberdeen (Hong Kong - République Populaire de Chine) : 1303nm en ligne droite

Les festivités de Jehanne sont finies, les pleins sont faits, les paris aussi... En route...

Le dernier point nav remonte au.... 23 Juillet 2016 à l'arrivée dans les Moluques, et se terminait par un point de rendez-vous cinq mois plus tard à Singapour... Ce fut le cas pour les fêtes de fin d'année.

De l'eau et des miles ont passé depuis, 3500 miles précisément, des Moluques : 5°S-132°E, passage de l'équateur à Singapour, remontée à Phuket, détroit de Malacca, et maintenant Tioman, sur la côte Est de la Malaisie... Navigations parfois difficiles mais pas de haute mer... Nous reprenons la longue route à travers la Mer de Chine du Sud.

Le "Yo!" est aussi prêt que possible, à moitié démonté puis remonté, la colonne barre, le moteur ronronne, les voiles flottent, l'électronique nique, euh... à valider.

Ce n'est pas sans une once de fierté matinée d'une légère appréhension que l'on a indiqué sur les documents des douanes "prochain port Hong Kong". C'est loin. Puis c'est mythique. Puis c'est la

Chine. Puis c'est l'opium. Puis c'est les triades. Puis c'est Tim et Raoul. Puis c'est Repulse Bay.... etc....

Après, dans la réalité de la vraie vie à nous, c'est pas la porte à côté et c'est pas si facile que cela d'y arriver.

Grosso modo, deux parties dans le voyage :

- Passage des 2°N aux 10°N (latitude de Saigon), c'est le calme plat, le pot au noir, l'Asie calme où le ciel se reflète dans l'eau plate, surtout en cette période de début de mousson de Sud-Ouest (les mois précédents, c'était la mousson de Nord-Est, soit 25 noeuds de vent dans le nez). On s'attend à devoir faire du moteur et à slalomer entre les plateformes. Parmi les plus anciens champs pétroliers d'Asie sont exploités offshore par ici, le Tapis, le Belida, le Dai Hung. Posés par 30 à 50 mètres de fond, ils éclairent de nuit le paysage de leurs torchères. Les pêcheurs les apprécient. Nous, moins.

- On pense attraper du vent vers les 10°N et longeant plus ou moins la côte du Vietnam à une distance de 50/70 nm, remonter quasi plein Nord jusqu'au Golfe du Tonkin [l'arrêt au Vietnam semble être une possibilité extrêmement onéreuse, on parle de plusieurs milliers de dollars et d'une bonne quinzaine pour l'obtention d'un permis... en cas de force majeure uniquement]. On laissera sur tribord les Paracels (charmant ensemble d'îlots revendiqués par le Vietnam, la Chine etc... nous aurons l'occasion d'en reparler) et mettrons le cap au 35°, l'approche du delta de la Rivière des Perles (Macau, Canton, HK) promettant d'être intéressante.

Avec les détours, plus proche de 1400nm in-fine mais nous ne faisons pas la fine bouche.

La période est censée être parmi les moins propices aux typhons, ceci étant nous avons mis en place un système de veille, l'occasion de se préparer pour les traversées ultérieures sur la Japon où les probabilités seront plus fortes...

Tout va bien à bord.

Mardi 03 Mai 2016 - 13h00 locale (UTC + 8 Singapour)

Position : 3°N 58 – 105°E 18

Distance parcourue dernières 24h : 96nm

Distance à parcourir pour Aberdeen (Hong Kong - République Populaire de Chine) : 1213nm en ligne droite

Hayaku, ikimashô... et nous étions partis ; longé Tioman, à peine débordé la pointe, vian des filets dérivants sur quelques miles, les bateaux de pêche veillent au grain et patrouillent leurs extrémités, peu engageant. On fait un peu de moteur et puis voilà que le vent arrive tout doux mais du bon secteur, Code 0 dehors, grand-voile haute, pas de mer, "Yo!" file ses quatre noeuds tranquilles au coucher de soleil.

A la nuit tombée, pire que des vacanciers Aoutiens, les pêcheurs, jusque-là invisibles, allument leurs lamparos, c'est qu'il y en a beaucoup. De temps en temps un cargo qui remonte de Singapour vers Bangkok trace tout droit dans le tas, on voit les uns les autres qui s'éparpillent à toute vitesse. On pense que sur une flottille de 20 ou 30, un seul dispose de système de reconnaissance/veille genre AIS, fait le guet et prévient les autres lorsqu'un maraudeur se pointe... Nous sommes bien trop petits pour prétendre au statut de maraudeur, notre salut vient de la mobilité et de l'attention continue de l'équipage (fermez le ban).

Milieu de nuit, Mars s'envoie dans le Scorpion, avec Antarès cela fait deux boules rouges pour lui tenir la queue... étrange ; peut-être les premiers signes de fatigue... A petite vitesse certes, le "Yo!" reste sous voile, une excellente surprise que double au petit matin un Mahi Mahi aventureux qui se jette sur le rapala. La Mer de Chine nous a à la bonne aujourd'hui même si l'on s'attend à ce que se termine le pain blanc, que le vent s'oriente dans le nez en faiblissant, que le moteur reprenne ses droits...

Programme original pour les prochaines 24 heures, visite du Tapis Malais.

Son homologue Persan est bien plus célèbre chez les antiquaires, mais celui-ci mérite le détour, au sens propre : les installations offshore de production du Tapis s'étendent sur une zone de 60nm x 150nm (un peu plus que la Corse), farci de plateformes, de structures d'habitations pour les ouvriers bengalis ou philippins, de bouées d'amarrage, de torchères etc... Manque plus qu'un Casino Barrière et ce serait Broadway. Pour les non-initiés, il y a sur la planète trois grands pétroles qui drainent les flux financiers des investisseurs (les fonds de pension qui gèrent nos retraites) et régulent les échanges : le WTI aux Etats-Unis (West Texas Intermediate livré à Cushing dans l'Oklahoma), le Brent en Mer du Nord (source de rente et d'arrogance de nos cousins grand- bretons mais la manne arrive à épuisement) pour le marché Européen et le Tapis pour l'Asie [on ne parle pas des Saudis & consorts, pôvres bergers, qui n'ont pas encore tout à fait fini de comprendre comment ça marche]. En première approximation, les prix relatifs des trois, WTI, Brent et Tapis sont tirés par les consommations zonales et permettent d'orienter les échanges afin de réguler l'équilibre offre/demande... simple.

On prévoit d'en avoir fini avec cette zone d'ici demain soir... deos gratias...

Tout va bien à bord, sushi et tome 2 des Innommables.

Mercredi 04 Mai 2016 - 13h00 locale (UTC + 8 Singapour)

Position : 5°N 38 - 106°E 04

Distance parcourue dernières 24h : 112 nm

Distance à parcourir pour Aberdeen (Hong Kong - République Populaire de Chine) : 1102 nm en ligne droite

Tapis vert, impair et passe. C'est fini pour le Tapis Malais. Débordé les dernières torchères au lever du jour sous un grain bienvenu. Sus au Dai Hang, du Vietnamien cette fois-ci. C'est pour dans 2 jours.

Mahi par-ici et mahi par- là. Mahi mahi pas pris, malgré la ligne qui traîne dans un banc de bonites sur plusieurs milles.

Ce matin, latitude de Terengannu et route directe sur Saigon. Ce n'est pas tout à fait là où on veut aller, mais après tout, là-bas aussi il y a des jonques chinoises dont on ne connaît pas le nom. C'est surtout, que l'on profite de la moindre brise d'où qu'elle vienne, alternant dans la moiteur moteur, génois et Code 0 pour tenter de s'extraire de ce pot au noir.

Et dans le ronronnement du moteur, tout comme Henry à bord de son boutre on compte et recompte les touques. Pas de "charass" pour nous mais du gaz oil. L'objectif est d'arriver à la latitude de Nah Trang (12°N) avec le bac plein histoire de pouvoir gérer un typhon imprévu qui pointerait le bout du nez. On économise donc un max : régime moteur au minimum et réglage affuté des voiles dès que possible. Pour sûr, nous n'affichons pas des records de vitesse, mais nuit de Chine, nuit calme, on n'est pas pressé de rentrer dans le Wan-li Shi-tang.

Depuis le 12^{ème} siècle sur la base des récits des marins Chinois, s'est répandue la croyance d'un vaste archipel de récifs dangereux et d'îles le long de la côte du Vietnam, dernier banc avant de basculer dans le monde souterrain, là où sont les monstres... Cette réputation s'est à ce point répandue depuis Ptolémée que la zone a été recopiée consciencieusement par tous les cartographes Européens jusqu'au 18^{ème} siècle. Finalement ce banc n'existe pas à l'exception de l'archipel des Paracels au Nord-Est, tiens, tiens....

Petit rappel historique.

La Mer de Chine du Sud peut être considérée comme une petite Méditerranée Asiatique, d'abord peuplée par des communautés semi-nomades de la mer pêcheurs/cueilleurs puis commerçants à leurs heures. C'est le peuple Nusantao qui regroupe les Badjao de Palawan au Philippines, les Bajau de Sabah en Malaisie, les Orangs Laut en Indonésie, les Tamba au sud de la Chine et les Dan au Vietnam, qui le premier a organisé un réseau d'échanges. Sur celui-ci sont venus se greffer les appétits et intérêts des deux géants du coin : les Hindous dont les influences se font sentir jusqu'au Champa (Cambodge - Angkor, Vietnam) et les Chinois dont la politique maritime a évolué au gré des dynasties, l'apogée se situant sous les Ming avec le grand amiral Zheng He (à suivre). Dans le passé, le commerce en Mer de Chine s'effectue par cabotage selon les rythmes de mousson à partir des deux grands ports situés à des embouchures de rivière, Mékong et rivière des Perles (Canton ou Guangzhou). Fréquemment une partie terrestre transite par caravane la péninsule Thaï pour recharger dans l'Indien et s'organiser vers l'Europe (et vice versa). Il est vrai que le grand tour par le Sud de la péninsule (Singapour) rallonge considérablement le chemin. En bref, du point de vue Chinois, la Mer de Chine du Sud est "mare nostrum".

Dans une jolie uchronie en vue de situer les enjeux locaux, imaginons un instant que l'empire Ottoman ait subsisté et revendique aujourd'hui que ses eaux territoriales s'étendent jusqu'à l'Espagne englobant au passage la Sicile, Malte, la Corse et les Baléares. C'est sûr, ça va coincer...

Tout va bien à bord, bisous dans le cou de Tim et Raoul.

Jeudi 05 Mai 2016 - 13h00 locale (UTC + 8 Singapour)

Position : 7°N 19 - 106°E 42

Distance parcourue dernières 24h : 108 nm

Distance à parcourir pour Aberdeen (Hong Kong - République Populaire de Chine) : 995 nm en ligne droite

Moins de mille miles en ligne droite jusqu'au Lotus Pourpre à Hong Kong au point de 13heures. Un défi lancé en l'air au milieu de la nuit entre averses et pêcheurs, lors d'un calme plat où nous venions de relancer le moteur, qui par ailleurs ne manque pas d'air. L'occasion de revoir les scénarios basés sur les bulletins météo : tirer plus à l'est ou suivre le flux de vent qui nous emmène au Nord-Est un peu trop Nord vers Saigon ? Le vent va-t-il rotationner ? Quand ? Peut-être pas utile de s'approcher du détroit du Mékong (un autre avec une rime toulousaine) - c'est la fonte de neige, c'est probablement boueux et chargé -, puis il y a des cayes... d'un autre côté, la pointe du Mirador, le cap Saint Jacques, la baguette à la vache qui rit, le phô... Mais non, Saigon, nous y sommes déjà passé et puis trainer dans le coin conduit à se pastiller la remontée vers Okinawa au plus fort de la saison des typhons, on peut peut-être s'en passer...

Puis le vent est rentré, petit ENE 3/4. Pas encore tout à fait sur le cap, mais pas loin. Au prés, mais ça ne cogne pas encore de manière désagréable.

L'option de suivre le vent pour l'instant était la bonne. Petite satisfaction.

La contrepartie c'est qu'on commence à être long en diesel que l'on avait surstocké en prévision d'une pétrole noire. L'option tapis volant fait que les chances s'éloignent de bazarde nos touques pour qu'ils se réincarnent en rampongs ou DCP (dispositifs de concentration de poissons) que nous rencontrons régulièrement - on verra à trader sur Hong Kong, dans le passé, c'était à coup de 100 000 tonnes, maintenant 100 litres... oh tempora oh mores...

Tout va bien à bord, le fumet à base de tête de Mahi Mahi est un délice, il y a de jolis nuages blancs et d'autres plus étranges, bien plus hauts, légèrement jaunâtres, comme chargés de bile, à suivre.

Vendredi 06 Mai 2016 - 13h00 locale (UTC + 8 Singapour)

Position : 8°N 22 – 108°E 01

Distance parcourue dernières 24h : 114 nm

Distance à parcourir pour Aberdeen (Hong Kong - République Populaire de Chine) : 905 nm en ligne droite

" ...il y a de jolis nuages blancs et d'autres plus étranges, bien plus hauts, légèrement jaunâtres, comme chargés de bile, à suivre..." simple la suite, tout comme il y a du riz brun ou du riz blanc, il y a des grains gris et des grains jaunes, question d'adaptation aux mœurs locale... car c'est bien de grains qu'il s'agissait. une fois les présentations faites, plus moyen de se tromper : sec ou humide, large embase, développement vertical expressif, turbulent et turgescent, (jusque-là on pourrait imaginer des choses), repérable au radar, le socle en enclume et se déplaçant contre le flux global du vent : le grain maléfique.

A son approche, le vent rotationne de 45° vers le Sud (dans l'hémisphère Nord), soudain une baisse brutale de température, le soleil est subitement caché et zoup survente temporaire à 30-35 noeuds (c'est en anticipation de ce moment-là que la sagacité et la prudence du raton -laveur conduisent l'équipage à avoir réduit la toile et cesser de baguenauder sur le pont en petite tenue affriolante).

Dans la foulée de cette survente où le bateau s'est mis naturellement en fuite, l'option sèche fait qu'il ne se passe rien hormis un renforcement supplémentaire du vent, à l'inverse de l'option humide qui brutalement dégouline des trombes d'eau tiède, visibilité réduite à néant, aspect chaotique de la mer, on prend notre mal en patience... la plupart du temps, l'ensemble s'évacue en 15-20 minutes, reste plus qu'à faire sécher...

Entre l'heure du cochon et l'heure du rat moins le quart, décision de tirer plein Est bout au vent au moteur. Les raisons : s'éloigner des bouches du Mékong, littéralement bouches à nourrir vu la quantité de bateaux brillamment éclairés de toutes parts, toujours aussi imprévisibles et qui apprécient la blague d'allumer leur AIS lorsqu'on s'approche "coucou on est là !" et se recentrer par rapport au flux de vent d'Est constant sur les prochains jours. La conséquence est une faible distance parcourue mais au final une belle idée qui nous permet de viser l'îlot Chatwick tout en laissant le champ Dai Hung par tribord.

De toute façon, plus à l'Est c'est l'archipel des Spratleys. On ne tient pas trop à aller se balader parmi la petite centaine d'atolls affleurant enjeu de la convoitise des Vietnamiens, des Philippins et des Chinois.

Jusqu'il y a 100 ans personne n'y naviguait à part les pêcheurs de trepang⁹ et les baleiniers. Spratley est d'ailleurs le capitaine d'un baleinier qui y fit naufrage. Tout a commencé, hi, hi, avec les Français qui en 1930, de Cochinchine ont annexé l'archipel. La seule protestation fut celle d'une entreprise de guano Japonaise... ça joue.

1936, c'est le début de l'expansion Japonaise ; humiliés d'avoir perdu Taiwan et le Tonkin, les cartographes Chinois dessinent un grand U le long des côtes Vietnamiennes et Philippines, traduisent les noms donnés par les Occidentaux et revendiquent les îlots pour prouver la souveraineté nationale. Une question d'égo finalement [il est temps pour ceux qui ne le maîtrisent pas de réfléchir sur le koan de la queue du bœuf].

Pendant la seconde guerre mondiale la mer du Chine du sud devient un lac Japonais. Ça change et se complique avec la défaite du Japon.

Les Philippines revendiquent les Spratleys pour cause de sécurité de leurs côtes (et peut-être un léger coup de pouce des Ricains). La France préoccupée par la guerre d'Indochine qui démarre abandonne. La Chine/Taiwan continuent à se positionner, aouh, aouh, c'est à moi. Les îlots restent inoccupés et le sujet non tranché.

La querelle reprend après la fin de la guerre du Vietnam qui occasionne un renversement des pouvoirs et des alliances ; la découverte de pétrole dans la zone vers 1970 met un point d'orgue à la problématique : tout le monde veut en être.

A partir de là, les protagonistes alignent sporadiquement coups d'éclat et démonstrations de force à la faveur de leur revendication de souveraineté, perception d'agression ou appétit économique.

A noter que les moyens militaires de la Chine dépassent dès à présent largement ceux de ses voisins et qu'elle refusera de perdre la face y compris vis à vis des US... Actuellement en phase de construction à marche forcée (achats extérieurs de seconde main), il est estimé que la PLAN (People Liberation Army Navy) sera bien opérationnel ; c'est tout au moins le plan pour la PLAN de ne plus être plan plan....

Tout va bien à bord, nous comptons sur vous pour nous amener des oranges.

Samedi 07 Mai 2016 - 13h00 locale (UTC + 8 Singapour)

Position : 10°N 00 - 109°E 15

Distance parcourue dernières 24h : 123 nm

Distance à parcourir pour Aberdeen (Hong Kong - République Populaire de Chine) : 826 nm en ligne droite

Yodlilho, et une double pour l'équipage !!! Bataillé contre le vent (on vient de se taper 100nm au près quand même) et on passe tout juste la Grande Catwick, la Petite Catwick et la Roche Julia par 10°N - 109°15 et en serrant les fesses... l'allure va pouvoir être plus abattue de 20° jusqu'à Nha Trang, une sacrée différence de confort. La zone à l'Ouest des Catwick est très male pavée, banc de l'Astrolabe, banc de la Marne, banc Madge, banc Hollandais.... on préfère éviter.

Une heure de pétole dans l'après-midi, il n'en a pas fallu plus pour bidonner du gasoil et refaire le biveau du bac. Parés pour la remontée plein Nord vers les Paracels.

D'aucuns se souviennent de la série de devinettes (réponses à la fin du billet) :

1. comment fait-on pour mettre une girafe dans un réfrigérateur ?

⁹ concombre de mer et 'delicacy' chinoise, on le nomme « bonheur des dames » à Marseille

2. comment fait-on pour mettre un éléphant dans un réfrigérateur ?
3. le roi lion fait une fête à laquelle participent tous les animaux sauf un, lequel ?
4. on doit traverser un marigot infesté de crocodiles, comment faire ?

La version locale se décline comme suit à la limite du nervous breakdown cher à Audiard, dans une interprétation libre de Francis Blanche :

- Comment fait-on pour mettre deux touques dans le bac à gasoil ?
Simple. On enlève la tape de pont. On transvase les deux touques dans le bac et on referme la tape de pont.
- Le roi de la mer fait une fête. Tous les bateaux s'y rendent sauf un. Lequel ?
Yo! Parce que touque pas au grisbi, sal...ope !

Tout va (presque) bien à bord. Que le joss vous soit favorable.

1. comment fait-on pour mettre une girafe dans un réfrigérateur ?
On ouvre la porte du frigo, on met la girafe dedans, on ferme la porte du frigo.
2. comment fait-on pour mettre un éléphant dans un réfrigérateur ?
On ouvre la porte du frigo, on enlève la girafe, on met l'éléphant, on ferme la porte du frigo.
3. le roi lion fait une fête à laquelle participent tous les animaux sauf un, lequel ?
L'éléphant, car il est dans le frigo.
4. on doit traverser un marigot infesté de crocodiles, comment faire ?
A la nage car les crocos sont à la fête du roi lion.

Dimanche 08 Mai 2016 - 13h00 locale (UTC + 8 Singapour)

Position : 11°N 50 – 109°E 54

Distance parcourue dernières 24h : 118 nm

Distance à parcourir pour Aberdeen (Hong Kong - République Populaire de Chine): 670 nm en ligne droite

Mer d'huile. Pétrole noirte. Latitude de Nah Trang.

On traverse patiemment la zone de convergence des flux de vent qui, au-delà du 12°N, devraient s'inverser au Sud nous poussant délicatement puis sans ménagement vers notre destination.

Dauphins joueurs au matin et troupeau de globicéphales, ces espèces de gros dauphins à tête ronde, lents et patauds, aboutissement d'un lent mais optimal processus évolutionniste si l'on se réfère à certains de nos congénères grassouillets, lents et patauds.

Rencontres improbables, tant la route est chargée, le long du rail. Pêcheurs bien sûr et cargos en direction de Sihanoukville au Cambodge, Hong Kong ou n'importe quelle ville chinoise de la côte. C'est la voie privilégiée pour le transit des biens fabriqués au Vietnam et au Cambodge, maintenant que la Chine y a délocalisé sa production, coût de main d'œuvre oblige...

L'intérêt de la Chine pour ses côtes est récent.

Mao a basé l'éveil économique de la Chine sur la construction de grands centres industriels loin de toute menace extérieure. Deng Xiaoping (fin observateur du modèle Singapourien et éminent économiste) rectifie la tendance dans les années 1980 en fixant comme objectif le développement du commerce et donc des côtes.

L'amiral Liu en profite pour développer la stratégie de la "défense active des eaux vertes". Sont appelées eaux vertes, l'espace maritime entre les eaux "brunes" côtières et les eaux "outremer" hauturières. L'argument est de construire un bouclier destiné à protéger les nouveaux centres économiques côtiers. L'interprétation personnelle du camarade Liu est que les "eaux vertes" s'étendent jusqu'aux côtes des Philippines, Bornéo et Taïwan (pas trop différent de certains de nos tenants de la FrançAfrique). C'est le début des opérations de saisie par la force des îlots et atolls de la mer de Chine du Sud et de déversement forcené de tonnes de béton sur les récifs annexés transformant en "territoire". Il est nécessaire de se doter d'un outil adéquat, d'où le renouveau de marine Chinoise (PLAN, pas plan plan, oui on sait). [on estime qu'en 2025 la marine Chinoise comportera 400 navires "sérieux", 2 ou 3 porte-avions opérationnels, 80 lance-missiles, 4 ou 5 sous-marin balistique à propulsion nucléaire, 20 sous-marin d'attaque à propulsion nucléaire et une quarantaine de conventionnels].

Pour promouvoir sa politique d'ouverture de la Chine au commerce internationale, Deng Xiaoping a ressorti de l'oubli le grand amiral Zeng He faisant de l'eunuque musulman de l'époque Ming (il y a 600 ans), un commerçant pacifiste valorisant la grandeur de l'empire sans prendre aucun territoire de force, ni n'établissant aucun comptoir. On se doute que ses campagnes à la tête d'une flotte de centaines de jonques jusqu'aux confins de l'océan Indien ne se sont pas tout à fait déroulées sans anicroches. Mais même si l'amiral n'a jamais découvert l'Amérique et que sa flotte, suite à la décision de l'empereur de renoncer à toute stratégie maritime, ait été démembrée et la Chine refermée pour quelques centaines d'années, l'Amiral, grâce à Deng, aura au moins échappé à la mallette de reliques du Père Zé.

Tout va bien à bord, on bronze.

Lundi 09 Mai 2016 - 13h00 locale (UTC + 8 Singapour)

Position : 13°N 52 – 110°E 33

Distance parcourue dernières 24h : 129 nm

Distance à parcourir pour Aberdeen (Hong Kong - République Populaire de Chine) : 543 nm en ligne droite

Fin des quarts, une bonne nuit sous code 0, petit matin joli.

Analyse météo = prévision de S/SE toute la journée. Pour un cap au Nord --> décision d'envoi du spi, histoire de jouer avec la ficelle.

Une heure de boulot pour tomber le code 0, gréer le tangon en trois points histoire de pas être embêtés et envoyer le spi.

Entretemps, le vent a tourné. Il est SW et faiblard, le soleil est bien monté et cuit tout le monde à la volée. L'équipage maugrée et réclame une prime de gaillard d'avant. On a tout faux. Soit en empanne le tout, re-une heure de boulot, pour in-fine ne pas aller où on veut.

Décision : on tombe le spi mais on laisse tout à poste et on se fait un bol de riz - sage décision. 2 heures de moteur plus tard. Le vent reste faiblard mais a de nouveau viré. On renvoie le spi, ça baigne.

Après-midi tranquille, c'est la première fois probablement que la Mer de Chine voit un pépin aussi coloré, les jaunes, roses, bleus font probablement se retourner (manière de parler) Mao dont les tendances LGBT sont encore soumises à exégèse.

Le vent rentre à 17 heures, on plie tout. La nuit va être fun, il y a vraiment beaucoup de monde sur l'eau.

La mouche qui pique la tortue se pique le nez.

Tout va bien à bord.

Mardi 10 Mai 2016 - 13h00 locale (UTC + 8 Singapour)

Position : 15°N 58 – 110°E 51

Distance parcourue dernières 24h : 128 nm

Distance à parcourir pour Aberdeen (Hong Kong - République Populaire de Chine) : 421 nm en ligne droite - ETA Vendredi soir au mouillage sur rade / Samedi matin Aberdeen

Sous Spi. Le vent fraîchissant, on rentre le monstre AVANT l'apéritif. Génois tangonné, tranquilles pour la nuit. Dernier citron vert, on va basculer au 'tit mousse, où le pamplemousse fait office de diluant tout en maintenant un haut niveau de protection anti-scorbut. Las, pas moyen d'être peinards, on avait oublié la ligne, une daurade nous l'a gentiment ramenée.

Et puis, magique, à la tombée de la nuit, ça s'allume de partout, mais alors vraiment de partout. Le capitaine et son second avaient posé un avis éclairé : "nous sommes maintenant à 60nm de la côte, par 1500 mètres de fond et avec tout ce trafic de cargoes qui font Chine/Vietnam/Singapour... on ne devrait plus avoir de pécheurs". Magnifique intuition, il y en a absolument partout, un maillage quasi parfait de la surface, comme un gigantesque damier où chaque pêchu se voit attribuer par la collectivité un carré de 2 miles de côté pour exploitation (eg n° 1874 situé par 14N36à38 - 110E 23à 26). La répartition est bien moins aléatoire que nous ne l'avions vu ailleurs, les lamparos éclairent avec une puissance telle que l'on peut voir la tête de mât (sans lune) ... La mer est en exploitation, il ne s'agit pas de gigantesques navires usines tant décriés mais, un peu comme les terres avaient été collectivisées, la surface de l'océan est allouée. Les eaux de la Mer de Chine (réputée faisant partie de l'Océan Indien, si, si) représentent 8% des prises de pêche mondiale.... Pour combien de temps ?

Baguenaudant dans ce maillage de pécheurs, route plein Sud ou plein Nord, les cargoes qui vont de Chine à Singapour (TBN Europe, Asie) ou Lycée de Versailles fendent les flots imperturbables (et peut-être parfois un pécheur distrait).

Le tableau ne serait complet sans notre auguste présence: apparaissant sur les écrans d'AIS, le "Yo!" ne transite pas de cargo, il a un mât de charge sur l'avant (un tangon) comme un pêcheur, un chalut à l'arrière (le hamac) comme un pêcheur, il pêche mais ce n'est pas un pêcheur, il est silencieux (pas de moteur) et furtif, mais lorsqu'on l'éclaire, on voit se dessiner d'étranges formes fantomatiques qui s'élèvent dans les cieux (la lumière dans les voiles), les effluves étranges embaumant (le fumet de poisson) et la lanterne rouge évoque une maison des fleurs (les lumières de veille)... il n'en faut probablement pas plus pour enflammer l'imagination des pêcheurs, probablement un peu superstitieux, que nous surprenons...

Un observateur extérieur, fort lyrique et sagace, avait noté : "à la jonction de l'Asie Orientale et du Sud-Est asiatique, baigné sur 2 000 kilomètres par la mer de Chine méridionale, le Vietnam occupe une situation stratégique incomparable entre la Chine et le monde malais, sur une des

voies maritimes et aériennes les plus fréquentées de l'univers." ce que confirme le capitaine en second : 3 fois le trafic de Suez, 5 fois le trafic de Panama....

Para poux, pente, chute, tonnerre, plégie, belum, cétamol, pluie, dis... euh, non, cel, tout simplement, Paracels.

(on pourrait essayer pour se détendre: dura cuire, lex, tif, men ... euh, non cel, tout simplement Duracel mais ça ne marche pas aussi bien).

Les Paracels, parlons en un peu : il y a 32 portes à franchir et autant de petits soupiraux odorants. On les a approchés par le Sud-Ouest, premier récif rencontré Triton au petit matin et depuis nous longeons consciencieusement la limite Ouest des eaux territoriales en remontant quasi plein Nord jusqu'au récif Bei au Nord-Ouest du groupe (il y a souvent des photos sur Google du PLAN mouillé dans le Bei, une quarantaine de navires, juste histoire de dire...).

Légalement, on distingue les îles qui génèrent 12 nm d'eaux territoriales et 200 nm de Zone Economique Exclusive (ZEE) périphériques, les cailloux qui génèrent 12 nm d'eaux territoriales mais pas de ZEE et les récifs submergés qui ne génèrent rien du tout (même si des constructions sont posées dessus).

Or, une description sommaire des Paracels serait : un groupe de récifs affleurant posé sur mille mètres de fond et quelques îlots traversés par l'équidistance Chine-Vietnam. Un morceau au Vietnam, un à la Chine.

Les Paracels sont exclusivement occupées par la Chine depuis 2012 ; sur le plan légal, la Chine n'a aucune chance de faire valoir ses droits, pas plus qu'elle ne peut justifier une présence historique face au Vietnam. Adepte de la stratégie : on prend d'abord, on négocie après, il s'agit pour elle de protéger ses côtes, de sécuriser une des routes majeures du trafic maritime mondial, de préserver ses zones de pêche et d'anticiper jalousement sur d'éventuelles ressources de pétrole et de gaz. Bien que les estimations des experts divergent de 1 à 1000, la Chine est à ce point convaincue que la mer de Chine du Sud pourrait devenir un second golfe persique qu'elle empêche tout partenariat d'exploitation ou de recherche dans les eaux qu'elle revendique. L'Inde et le Vietnam s'y sont cassé les dents en 2011. La Chine, elle-même a bougé en 2014 sa première plateforme de forage construite et designée de manière indépendante (JP Morgan est actionnaire du projet à 19%), Ocean Oil 981 du Sud de Hong Kong vers le Sud des Paracels. Le Vietnam a crié au viol de ses revendications d'eaux territoriales. La Chine a répondu pas du tout puisque ça se situe dans les eaux qu'elle contrôle militairement....

Nous passerons cette nuit le 17° Nord, une pensée pour toutes ces morts inutiles.

Tout va bien à bord.

Mercredi 11 Mai 2016 - 13h00 locale (UTC + 8 Singapour)

Position : 17°N 45 – 111°E 33

Distance parcourue dernières 24h : 114 nm

Distance à parcourir pour Aberdeen (Hong Kong - République Populaire de Chine): 308 nm en ligne droite - ETA Samedi midi Aberdeen

Viré les Paracels en fin de nuit, peut-être un sous-marin est-il venu inspecter la carène, rien d'autre à signaler, même pas un petit hélico. Quelques pêcheurs Vietnamiens en extrême limite de la zone interdite histoire de faire la nique aux Sinocérosses. C'est sans doute trop demander à des Xanthodermes du Yunnan.

Petit temps, voilé et lourd, si lourd, cette étrange torpeur qui envahit le coquepitte; le neuvième sens du Commandant en éveil (ne pas confondre avec le huitième sens, celui du Vers à soie tissant son cocon, du Dragon qui s'enroule ou bien de la Cigale brune collée à une branche) hésite à se positionner, orage ou pas, les arbres de décision sont complexes et multiples, orage sous spi ou pas sous spi, affaler avant un orage qui n'aura pas lieu, attendre l'orage et affaler sous les trombes, option douche OBAO sous les trombes du spi qui dégoulinent, exercice du huitième sens sous orage battant roulé dans le spi dégoulinant... la longue houle de Sud-Ouest porte sur les nerfs, il va se passer quelque chose...

On ne va pas retourner le cinabre Houang Tan et faire remonter la quintessence Tsing jusqu'à la porte magistrale, heureusement, le Seigneur est avec nous et à placé sur notre route le banc du Saint Esprit (19N32 - 113E03), ShenHu en Chinois; ce sera pour certains, nous n'en doutons pas, une expérience mystique sans précédent que de pouvoir, grâce à Google Earth, zoomer sur l'Esprit Saint (à voir comment ce dernier prend la chose, lorsqu'on lui zoome dessus au débotté). En ce qui nous concerne, ce sera une excellente occasion unique de purifier nos pensées, nos paroles, nos actions, nos omissions, plus que 24 heures de débauche avant ce grand pardon.

Tout va bien à bord.

Jeudi 12 Mai 2016 - 13h00 locale (UTC + 8 Singapour)

Position : 19°N 08 - 112°E 32

Distance parcourue dernières 24h : 104 nm

Distance à parcourir pour Aberdeen (Hong Kong - République Populaire de Chine) : 211 nm en ligne droite - ETA Samedi midi Aberdeen

La pétrole règne sur le Nord de la Mer de Chine du Sud... jusqu'à un certain point : le récif de l'Esprit Saint.

Mais c'est qu'il serait chatouilleux le bougre, pratiquement autant d'humour qu'un concombre de mer et dire que l'on se gausse des caricatures de Momo...

On avait préparé la bafouille qui suit, et vlan, vers 16h avant d'envoyer, voilà-t-y pas que le ciel devient tout noir, que le zébulon souffle de plus en plus fort en rotationant au Nord et hop, mine de rien, face de saurien, on se retrouve avec la mer toute blanche, 40 noeuds, de la pluie horizontale pire que du grésil, visibilité réduite à 3m50 et encore avec un masque de plongée et des éclairs si tant tellement beaucoup que nous avons fini par débrancher toute l'électronique, 3 ris dans la grand-voile, à sec de voile d'avant. Rafales 40, rafales 30, rafales 40, rafales 30, pendant une heure, puis calme plat... hi, hi, on n'y voyait toujours rien du fait de la pluie battante (et froide). On se doutait du coup, ça n'a pas manqué : zoup bascule à 180°, la même chose pendant une heure, la mer croisée en plus, puis enfin cela s'éclaircit... façon de parler. Comme par hasard, quatre cargoes et trois pêcheurs dans notre environnement immédiat, eux aussi avaient dû débrancher l'électronique. Faut avouer qu'avec les décharges observées pendant ces deux heures, nous avons fait le plein d'ozone pour quelques années... On voyait depuis quelques jours dans les bulletins "vents cycloniques sous orage" sans trop bien comprendre... plus besoin de nous faire un dessin.

Ceci étant, nous n'envisageons pas de céder aux intimidations et publions en dépit de la sévère mise en garde :

:::::::

Comme prévu, nous avons rendu visite au Saint Esprit.
Il n'était pas là. Un gonze joufflu fumait de l'encens sur l'autel du récif, il gardait la turne, nous a-t-il dit, pendant l'absence du patron rentré faire alliance sur le Sinaï avant de filer à Rome rejoindre le François qui aurait retrouvé une bonne bouteille de vin blanc dans son réfrigérateur, à côté de l'éléphant; le plan était de se taper le gros PLAN Nantais Dimanche à l'occasion de la fête célébrant la construction de la clôture de Pascale, celle qui cuisine si bien l'agneau, et de se lancer à sa poursuite mais loin de sa suite jésuite de suite hésite. Ite missa est.... Sommes pas tout à fait sûr d'avoir bien compris, mais le gonze parlait dans ses triples mentons avec un accent Hindu à couper au couteau, genre ayant abusé de l'eau écarlate, il ne cessait de marmonner "détache moi, détache moi", comme un mauvais remake d'Almodovar.
Manquait plus que Momo au tableau et on aurait pu se taper une petite belote. Pour l'absolution, faudra repasser, le col et les manches en priorité.
Ce n'est pas gagné, "mécréant un jour, mécréant toujours" disait le prophète Chinois comme s'il n'y avait espoir de rédemption ; nous sommes donc voués à une existence de stupre et de lucre, ce sur quoi le gonze a renchérit marmonnant à nouveau : "Exu Tiirir ! Exu des carrefours ! Exu de minuit ! Exu de la nuit de velours ! Peut-importe ce que vous faites mais faites le bien", ok boss, can.

Nous promîmes de rester conscients de vacuité et reprîmes la mer....

.....
Tout va bien à bord, et demain.... c'est vendredi trouze.

Vendredi trouze Mai 2016 - 13h00 locale (UTC + 8 Singapour / HK)
Position : 20°N 25 - 113°E 35
Distance parcourue dernières 24h : 100 nm (faut dire que l'on a un peu reculé sous l'orage)
Distance à parcourir pour Aberdeen (Hong Kong - République Populaire de Chine) : 115 nm en ligne droite - ETA Samedi midi Aberdeen

Ciel gris. Longue et forte houle d'Est. En direct sur Hong Kong, le port aux parfums, véritable Babylone de l'Extrême Orient.
Au cœur de celle-ci, Walled City qui abrite la tanière du redoutable Colonel Lychee tout au bout de la ruelle des petites lumières.

Pour nous, aussi ça va ressembler à un labyrinthe.
Jusqu'il y a peu de temps, la Chine imposait des restrictions de circulation dans ses eaux et il était recommandé de passer à l'Est de la pointe de Dangan Dao 22°N 04'2 - 114°E 19'2, en faisant le grand tour.
Aujourd'hui, il y a une tolérance pour emprunter la route des cargos, surtout en cas de fort vent d'Est, ce qui nous attend.
Donc nous allons laisser Wenwei Zhou 21°N 49 - 113° E 56 à tribord et le groupe d'iles Wanshan Qundao et Zhu Zhou (ou des Ladrones, juste en face de Macao) 22°N 00 - 113°E 49 qui protègent l'ile de Coloane et sa fameuse léproserie à bâbord. 6h du mat' ça sent le sang, E-carla-TE.

Puis c'est l'atterrissement entre l'ile Dangan et l'archipel Wanshan au milieu des parcs à cargos avant la traversée du rail une fois, deux fois parce qu'on aime ça (en fait il y en a dans tous les sens des rails) et le passage devant Repulse Bay en souhaitant que le Torquemada ne nous fonce pas dessus. Restera plus qu'à se faufiler dans l'abri à Typhon d'Aberdeen 22°N 14.40 - 114°E 09.80... peut-être vers midi pour aller faire joujou dans les régates dominicales.

Tout va bien à bord. On est busy.

Samedi 14 mai 2016 - 13h30 locale (UTC + 8 HK)

Position : 22°N 14 - 114°E 09

Distance parcourue dernières 24h : 117 nm

Distance à parcourir pour Aberdeen (Hong Kong - République Populaire de Chine) : 0 nm en ligne droite ou non

13h00 : on tombe la grand-voile dans la baie d'Aberdeen et on embouque l'entrée de la passe protégée par d'énormes digues. On vient de quitter les derniers cargos qui foncent dans le East Lamma Channel.

13h30 : on est amarré au ponton d'accueil de l'Aberdeen Boat Club à quelques encablures du Jumbo floating restaurant. Des sampans il n'y en a plus beaucoup mais on est là, au cœur de l'Asie. Ravis, un peu sonnés.

Au total, 1360 nm dans la mer de Chine. Une route pas facile, pleine de rebondissements. Les dernières 24 h sont venus compléter le tableau. F5 établi, rafales à 6. Super pour faire des surfs la nuit en approche. Moins lorsqu'il s'agit de faire 30 miles bout au vent dans une mer formée. Ça été long, très long. Mais à force de patience, d'entêtement et de pugnacité nous avons terrassé le dragon.

Merci de nous avoir suivis et encouragés dans cette partie de voyage.

Chut, nous allons franchir la petite porte de jade...



4. JUILLET 2015 – KALPAP NOUVELLE CALEDONIE / INDONESIE

Cette route de la Nouvelle Calédonie à Kei Island dans l'archipel des Moluques (située dans la partie Est de l'Indonésie) clôt la route Pacifique Sud. C'est la plus longue (21 jours de mer y compris 3 nuits au mouillage – 2400nm) et la plus complexe de la traversée méridionale du Pacifique.

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

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

Dans ce cul de sac du Pacifique fermé par le détroit de Torres, les courants d'upwelling qui se mélangent aux courants de marée sont peu connus, les immenses fleuves de Nouvelle Guinée amènent leur lot d'eau douce, de crocos, serpents etc...

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

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

Jeudi 02 juillet - 11h00 locale (UTC + 11h)

Yo!

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

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

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

Tout va bien à bord.

Vendredi 03 juillet - 11h00 locale (UTC + 11h)

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

Distance parcourue depuis hier 16h30 (Passe de Dumbea - Nouméa) : 53 nm

Distance à parcourir pour l'entrée du détroit de Torres : 1370 nm

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tout va bien à bord.

Samedi 04 juillet - 11h00 locale (UTC + 11h)

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

Distance à parcourir pour l'entrée du détroit de Torres : 1370 nm

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

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

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

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

Tout va bien à bord.

Dimanche 05 juillet - 11h00 locale (UTC + 11h)

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

Distance parcourue depuis hier 11h00 : 135 nm

Distance à parcourir pour l'entrée du détroit de Torres : 1380 nm

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

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

Koumac restera comac en pays Kanak.

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

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

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

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

En attendant, profil Garfield : lasagnes et sieste.

Tout va bien à bord.

Lundi 06 juillet - 11h00 locale (UTC + 11h)

Distance parcourue depuis hier 11h00 : 131 nm

Position : 19°S 27 - 162°E 07

Distance à parcourir pour l'entrée du détroit de Torres : 1120 nm (y avait une petite erreur hier)

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

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

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

Et bien non, on l'a retrouvée chez les Australiens qui prennent le relai à l'Est de 160°E et elle est toujours bien là, à nous faire encore des siennes ; bien que ravalée au rang de dépression

tropicale, elle a le comportement typique des cyclones en Mer de Corail : errant. Pour la plupart de ces systèmes bien élevés - dans l'hémisphère Sud - une fois la cyclogenèse effectuée sur les eaux chaudes entre 5 et 10°S, ils partent au Sud-Ouest en accélérant puis arrivés entre les 15 et 20°S récurrent au Sud-Est (dans la plupart des cas !!!). La Mer de Corail se distingue par son absence de règle, les machins, se lancent, deux pas en avant, un pas de côté, pause, repartent... etc. Eprouvant pour les nerfs.

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

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

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

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

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

Mardi 07 juillet - 11h00 locale (UTC + 11h)

Position : 17°S 22 – 160°E 21

Distance parcourue depuis hier 11h00 : 160 nm

Distance à parcourir pour l'entrée du détroit de Torres : 976 nm

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

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

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

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

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

Les tropiques, c'est à l'arraché que nous allons les chercher.

Et dire que certains souffrent de la canicule.

Tout va bien à bord.

Mercredi 08 juillet - 11h00 locale (UTC + 11h)

Position : 16°S 35 - 158°E 22

Distance parcourue depuis hier 11h00 : 123 nm

Distance à parcourir pour l'entrée du détroit de Torres : 853 nm

Distance à parcourir pour Kai (Indonésie/Moluques) : 1647 nm

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

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

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

- une pluie diluvienne,

- la bascule NE=>SE accompagnée d'un renforcement notable (35 kts),

- et puis voilà... c'est comme cela depuis ce matin, SE force 8 rafales à 9, la mer a eu le temps de lever, grand-voile 3 ris, travers arrière dans la bonne direction, calfeutrés à l'intérieur en attendant que cela passe... on pense en avoir pour une bonne vingtaine d'heures.

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

représentent un potentiel énergétique équivalent à plusieurs dizaines de milliers de centrales nucléaires...

Tout va bien à bord.

Jeudi 09 juillet - 11h00 locale (UTC + 11h)

Position : 15°S 47 - 155°E 32

Distance parcourue depuis hier 11h00 : 168 nm

Distance à parcourir pour l'entrée du détroit de Torres : 687 nm

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

Rien, il ne se passe rien.

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

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

Itinéraire Rimbaldien monochromatique, le minimalisme est de rigueur.

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

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

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

C'était il y a 3 jours.

Un bruit constant mais aléatoire quelque part dans le cockpit.

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

Il semble s'intensifier, devient obsédant. Inquiétant. On croit qu'il disparait, puis réapparaît. Est-ce une usure prématuée de la colonne de barre, pourtant vérifiée avant le départ ? Un objet mal calé dans les coffres ? Le pilote qui, sollicité trop ardemment, manifeste sa lassitude ? Pas facile d'aller voir car ça bouge et il y a de l'eau partout.

Donc, inspection en règle à la première occasion :

- ouverture des coffres bâbord, tribord = rien.
- vérification encore une fois du rangement dans la cabine arrière, le placard de la salle de bains, la descente = rien.
- soulèvement des planchers sous le siège du barreur, inspection de la tringlerie. A première vue = rien. Puis palpation des endroits invisibles à main nue = Aaahh ! un flacon de WD 40 oublié lors de la révision et qui se baladait au gré des vagues.

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

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

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

Nous allons devenir incollables sur la géographie du coin et ses diagrammes de courants et de marées. C'est dommage, on n'a pas l'intention d'y passer plus de 3 jours vu l'hospitalité du machin.

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

Tout va bien à bord.

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

Position : 14°S 52 - 152°E 59

Distance parcourue dernières 24h : 160 nm

Distance à parcourir pour l'entrée du détroit de Torres : 529 nm

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

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

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

En bref, arrivant de l'Est :

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

* Prince de Galles,
* Endeavour,

plus quelques autres réservés aux professionnels aguerris,

- suivant les horaires relatifs de marée entre la Mer d'Arafura et le Pacifique, un courant pouvant atteindre 8 noeuds - nous y reviendrons,

- à la débouchure des chenaux, Bobby Island (10°S36 - 141°E55) qui marque l'entrée dans la Mer d'Arafura, une profondeur maxi 50 mètres pendant 500nm avant d'entrer dans la Mer des Moluques.

Longueur totale du passage : environ 150nm.

On rentre dans les détails dès demain.

Tout va bien à bord.

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

Position : 14°S 08 - 150°E 34

Distance parcourue dernières 24h : 147 nm

Distance à parcourir pour l'entrée du détroit de Torres : 387 nm

Distance à parcourir pour Kai (Indonésie/Moluques) : 1287 nm

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

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

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

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

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

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

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

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

Tout va bien à bord

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

Position : 13°S 03 - 148°E 44

Distance parcourue dernières 24h : 126 nm

Distance à parcourir pour l'entrée du détroit de Torres : 262 nm

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

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

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

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

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

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

Tout va bien à bord.

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

Position : 11°S 57 - 147°E 04

Distance parcourue dernières 24h : 115 nm

Distance à parcourir pour l'entrée du détroit de Torres : 148 nm

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

On en profite pour lézarder à petite vitesse.

Tout va bien à bord.

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

Position : 10°S 35 - 145°E 42

Distance parcourue dernières 24h : 115 nm

Distance à parcourir pour l'entrée du détroit de Torres : 30 nm

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

En approche de l'entrée du détroit de Torres.

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

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

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

A voir.

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

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

Tout va bien à bord.

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

Position : 9°S 23 – 143°E 44

Distance parcourue dernières 24h : 148 nm

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

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

Reprenons :

- hier milieu d'après-midi, l'abominable mascaret se calme, tout comme le courant qui portait à l'Est. Conclusion, il s'agissait bien d'un phénomène de remontées massives d'eau chaudes à toute fins de compenser l'inversion de thermocline causée par le Nino [en temps normal, le Pacifique Ouest - où nous sommes - est environ 60 centimètres plus haut que le Pacifique Est - Colombie par exemple, du fait des Alizés et de la circulation océanique. Avec le Nino, ceci s'inverse et les 60cm dévalent par gravité le long du Pacifique, sur 15 000km pour rééquilibrer].
- on a laissé à la tombée de la nuit le récif Easter Fields en se dirigeant vers la passe Pandora (environ 10nm de large, c'est une large ouverture entre les récifs Boot et Portlock). La profondeur remonte brutalement de -1310m à un sommet de -55m sur une distance de 3nm.... brr.

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

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

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

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

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

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

Tout va bien à bord.

Jeudi 16 juillet - 10h00 locale (UTC + 10h PNG / +11h Nioucal)

Position : 9°S 45 – 143°E 15

Distance parcourue dernières 24h : 0 nm

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

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

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

On hésite encore :

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

Données du problème :

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

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

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

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

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

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

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

On sait que :

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

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

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

En attendant, quelques menues réparations :

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

Tout va bien à bord.

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

Position : 9°S 45 – 143°E 15

Distance parcourue dernières 24h : 0 nm

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

Dernières heures à Rennel Island.

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

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

Nous avons tranché : option 2.

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

Tout va bien à bord.

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

Position : 10°S 33 – 142°E 08

Distance parcourue depuis hier 17h30 : 82 nm

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

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

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

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

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

Les courants ont commencé à devenir franchement gênants à l'approche du petit jour, nous drossant sur les récifs et nous forçant à virer pour s'extraire – permettant de perdre suffisamment de temps pour arriver à l'endroit où nous voudrions être à l'heure désirée... mektoub.

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

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

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

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

Sommes fatigués mais tout va bien à bord.

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

Position : 10°S 33 – 139°E 51

Distance parcourue depuis dernières 24h : 134 nm

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

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

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

Certains considèrent que la limite Orientale de l'océan Indien entre l'Insulinde et l'Australie va de Selaroe (la plus méridionale des îles Tanimbar) au cap Don (au Nord-Est de l'île Melville), si l'on considère la mer d'Arafura et le golfe de Carpentarie comme des mers bordières du

Pacifique. Sa limite méridionale joint le cap Naturaliste, au Sud-Ouest de l'Australie, au cap des Aiguilles, en Afrique du Sud. Mais d'autres incluent dans l'océan Indien un secteur de l'océan Austral, ses limites sont alors le méridien du cap des Aiguilles (20° de longitude Est), celui de la Tasmanie (147° de longitude Est) et le continent antarctique.

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

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

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

Tout va bien à bord.

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

Position : $10^{\circ}\text{S } 13^{\circ} - 137^{\circ}\text{E } 53$. Large du cap Wessel qui ferme le golfe de Carpentaria.

Distance parcourue depuis dernières 24h : 119 nm

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Position : 09°S 10 - 135°E 51

Distance parcourue depuis dernières 24h : 135 nm

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

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

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

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

Salamat tinggal. Kita baik sekali.

Tout va bien à bord.

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

Position : 7°S 40 - 134°E 07

Distance parcourue depuis dernières 24h : 138 nm

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

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

Takhyul: superstition.

Les Javanais, traditionnellement métissés ont le teint éclairci et représentent le pouvoir central. Comme souvent en Asie, une peau claire est un "plus", il suffit pour cela de voir les gammes de produits de la tataragne Bettencourt : produits bronzant/masquant pour les Européens - le bronzé a suffisamment de temps libre pour avoir des loisirs et être dehors -, éclaircissant pour

les Asiates (hommes et femmes) ; ou bien ces adorables Chinoises et/ou Japonaises qui se baladent avec parapluie et chaussettes couvrantes rue de Rivoli...

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

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

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

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

Tout va bien à bord.

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

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

Distance parcourue depuis dernières 24h : 143 nm

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

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

Tiré des bords entre les îles, les récifs et surtout des bouées partout, fermes perlières ou pas, il y en avait absolument partout.

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

Ça avait déjà bien commencé la nuit dernière :

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

Et bien les pêcheurs, ce fût un peu la même chose, hier fin d'après-midi, par 7°S20 - 133°E40, « Yo! » a vaillamment traversé une concentration de navires de pêche, des 15 à 20m, tous équipés

à l'identique, certains en maraude, d'autres au mouillage, une bonne centaine (si, si), à la limite du plateau d'Arafura, quelques miles avant le tombant.

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

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

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

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

Au bilan de cette longue route :

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

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

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

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

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

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

Mais d'abord, chut. On dort.



5. MAI 2015 – KIKAL

NOUVELLE ZELANDE / NOUVELLE CALEDONIE

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

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

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

Mercredi 29 avril - 13h00 locale (UTC + 12h)

Les paramètres clés :

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

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

Tout va bien à bord.

Jeudi 30 avril - 13h00 locale (UTC + 12h)

Position : 33°S 51 – 174°E 37

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

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

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

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

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

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

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

Tout va bien à bord.

Vendredi 01 mai - 13h00 locale (UTC + 12h)

Position : 31°S 03 – 172°E 51

Distance parcourue depuis hier 13h00 : 147 nm

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

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

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

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

Tout va bien à bord.

Samedi 02 mai - 13h00 locale (UTC + 12h)

Position : 28°S 50 – 171°E 45

Distance parcourue depuis hier 13h00 : 148nm

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

On nous avait dit : la remontée de la Nouvelle Zélande vers la Nouvelle Calédonie, c'est comme le parcours d'une effeuilleuse. Et nous d'imaginer une Belle-îloise (quand même plus aguichant

qu'un marin breton) sur les planches de Pigalle. Mais le micheton, il doit pas être trop pressé dans le coin. Au bout de 3 jours, on vient tout juste d'enlever les bottes et une polaire. Le Captain garde son bonnet tibétain mais là, c'est plus par coquetterie...

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

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

Tout va bien à bord.

Dimanche 03 mai - 13h00 locale (UTC + 12h)

Position : 26°S 32 - 170°E 37

Distance parcourue depuis hier 13h00 : 152 nm

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

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

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

Tout va bien à bord.

Lundi 04 mai - 13h00 locale (UTC + 12h)

Position : 24°S 11 - 169°E 15

Distance parcourue depuis hier 13h00 : 149 nm

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

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

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

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

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

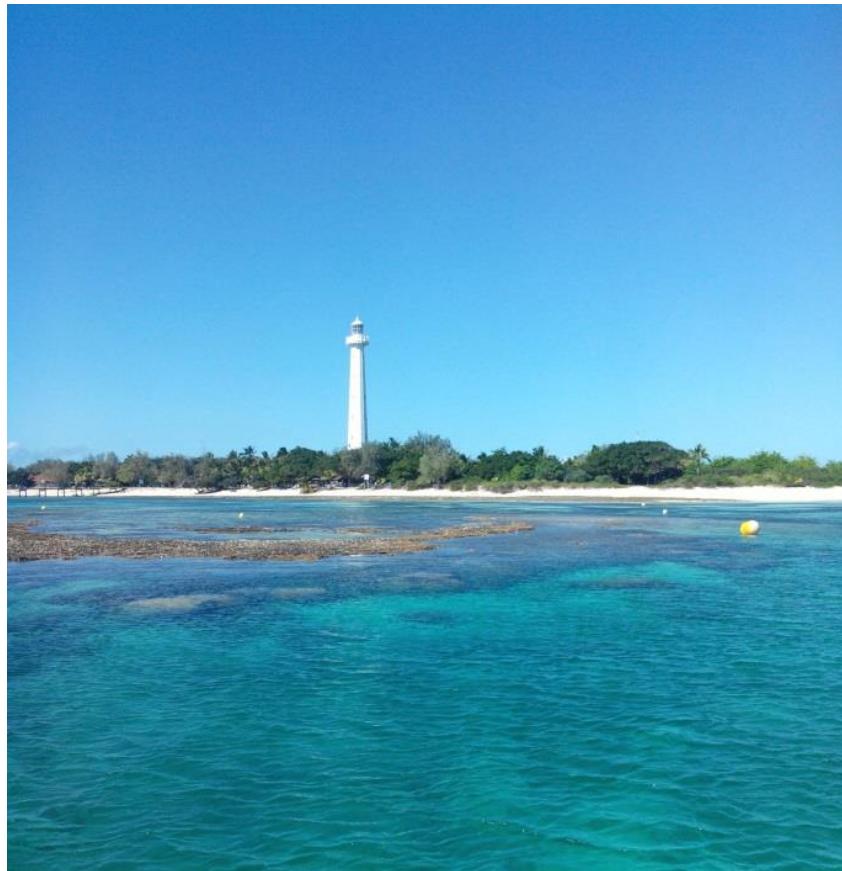
Tout va bien à bord.

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

Un peu de moteur pour remonter contre le vent afin d'atteindre le mouillage de Kuto où nous avons mis la pioche par 22°S 29 – 167°E 26, une eau turquoise comme dans les livres, un ciel couvert et de la pluie, pas comme dans les livres mais c'est "exceptionnel", on a déjà entendu ça. Traversée rapide, 6 jours porte à porte, quelques options de navigation intelligentes, une météo musclée, 25-30 nœuds en moyenne, zéro poisson mais comme c'est bon d'être là.

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

Tout va bien à bord.



6. NOVEMBRE 2014 – KIWI – TONGA / NOUVELLE ZELANDE

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

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

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

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

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

Yo!

En hommage à Bob Marley et sa Rat Race, nous allons attaquer la Kiwi Race ce Samedi 1^{er} Novembre vers 11.00 (heure locale, souvenez-vous nous sommes à Paris + 12h, toujours un temps d'avance comme disent les experts de Météo France).

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

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

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

Tout va bien à bord.

Dimanche 02 novembre - 12h00 locale (UTC + 13h)

Position : 20°S 27 – 176°W 07

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

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

Kiwi race c'est parti !

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

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

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

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

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

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

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

Tout va bien à bord.

Lundi 03 novembre - 12h00 locale (UTC + 13h)

Position : 22°S 44 – 177°W 41

Distance parcourue depuis hier 12h00 : 160 nm

Distance à parcourir pour Opua - Nouvelle Zélande : 862 nm

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

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

C'est fort dommage car le récif Minerve est absolument rond, il n'y a rien à voir, juste à raconter. En 1972, la fondation Phoenix, sous le patronage d'un obscur promoteur immobilier Californien, emmena une barge de ciment d'Australie et coula une plateforme en béton supportant un mât

auquel était hissé le drapeau de la République Libre de Phoenix (en fait, objectif hédoniste et détaxe). Le roi Tupou IV vint en personne accompagné de son armada afin de remettre de l'ordre, abattre le drapeau et annexer le récif, ce qui fut reconnu ultérieurement par le Forum Pacifique. Les choses auraient pu en rester là si un militaire Fidgien de haut rang fuyant la dictature (les Fidji connaissent un coup d'état tous les 2/3 ans) n'avait obtenu asile (et passeport) aux Tonga ; en représailles l'armée Fidjienne positionna un navire militaire dans le lagon, c'était en 2011. Il semble que la situation soit désormais stabilisée... mais il n'y a plus de langoustes sur le récif.

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

Tout va bien à bord.

Mardi 04 novembre - 12h00 locale (UTC + 13h)

Position : 24°S 55 - 178°W 54

Distance parcourue depuis hier 12h00 : 146 nm

Distance à parcourir pour Opua - Nouvelle Zélande : 710 nm

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

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

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

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

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

Passé le tropique du Capricorne (23°27 selon nos sources, le tropique étant défini comme la latitude la plus Nord pour le Cancer ou la plus Sud pour le Capricorne, à laquelle le Soleil passe au solstice - inclinaison maximale de la terre - à la verticale du lieu) hier en fin d'après-midi. Une double rasade pour l'équipage !!! mais bien tristes d'avoir quitté les Tropiques que nous parcourions depuis un an (18 novembre 2013 - 23h00).

Pour nous qui sommes particulièrement thermosensibles la sanction est immédiate : polaires, chaussettes...

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

Mercredi 05 novembre - 12h00 locale (UTC + 13h)
Position : 26°S 42 - 179°W 19
Distance parcourue depuis hier 12h00 : 110 nm
Distance à parcourir pour Opua - Nouvelle Zélande : 647 nm

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

On continue dans les anti-dep :

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

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

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

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

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

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

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

Tout va bien à bord.

Jeudi 06 novembre - 12h00 locale (UTC + 13h)
Position : 28°S 14 - 179°E 35
Distance parcourue depuis hier 12h00 : 110 nm
Distance à parcourir pour Opua - Nouvelle Zélande : 498 nm

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

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

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

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

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

Tout va bien à bord.

Vendredi 07 novembre - 12h00 locale (UTC + 13h)

Position : 29°S 34 - 177°E 58

Distance parcourue depuis hier 12h00 : 114 nm

Distance à parcourir pour Opua - Nouvelle Zélande : 384 nm

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

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

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

Tout va bien à bord.

Samedi 08 novembre - 12h00 locale (UTC + 13h)

Position : 31°S 28 - 176°E 37

Distance parcourue depuis hier 12h00 : 135 nm

Distance à parcourir pour Opua - Nouvelle Zélande : 251 nm

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

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

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

Il faut quand même se pastiller les formalités :

- déclaration au moins 72 heures à l'avance par mail fournissant une quantité invraisemblable de détails (e.g. taille des appendices du navire et de l'équipage) puis à suivre heure prévue d'arrivée remise à jour toutes les 24 heures,
- un quai dédié aux pavillons Q (tiens encore lui qui revient sur le devant de la scène), c'est à dire pavillon jaune = "demande de libre pratique", visite organisée par les douanes, la quarantaine, l'immigration,
- jeter tous les produits frais se trouvant encore à bord ainsi que les spécieux (genre girolettes séchées, gésiers, encre de seiche, du coup on se mitonne de bons repas, c'est autant que le douanier ne nous piquera pas),
- s'assurer que les chaussures ne transportent pas de terre contaminée (nous qui sommes passés en terre sainte ne devrions pas avoir trop de problèmes), que le matériel de pêche et de plongée a été nettoyé selon les procédures en vigueur (au javel ou à l'acide on ne sait plus trop bien); certifier qu'il n'y a pas de produits interdits à bord (dérivés morphiniques, corail décoratif, objets sculptés en bois par exemple) et puis dès fois que l'on veuille financer la révolution, déclarer le montant de cash à bord...

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

Tout va bien à bord.

Dimanche 09 novembre - 12h00 locale (UTC + 13h)
Position : 33°S 29 - 175°E 18
Distance parcourue depuis hier 12h00 : 139 nm
Distance à parcourir pour Opua - Nouvelle Zélande : 113 nm

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

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

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

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

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

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

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

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

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

E noho ra.

Tout va bien à bord. Ça caille.

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

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

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

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

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

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



7. OCTOBRE 2014 - SOGA - SOCIETE / TONGA

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

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

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

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

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

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

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

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

Tout va bien à bord.

Jeudi 02 octobre - 14h30 locale (UTC - 10h)

Position : 17°S 02 – 154°W 09

Distance utile parcourue depuis hier 14h30 : 140 nm

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

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

Largué l'amarre sur la bouée du Mai Kai Yacht club à Bora bora hier à 14h30. Passé au sud de Maupiti réputée pour sa passe difficile par forte houle de sud, à la tombée de la nuit.

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

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

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

Mais à part ça :

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

Azul vs Lagon, on garde Azul !

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

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

Vendredi 03 octobre - 14h30 locale (UTC - 10h)
Position : 17°S 15 – 156°W 24
Distance utile parcourue depuis hier 14h30 : 130 nm
Distance à parcourir pour Nord Vava'u - Tonga : 1007 nm

Mer agitée, longue houle de SO. Vent ESE force 5.

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

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

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

Une daurade Coryphène magnifique, ici Mahi-Mahi (prononcé Maï Maï)
Nous bataillâtes (c'est bien plus joli que bataillâmes) une heure et demi pour la remonter génois
enroulé, un ris dans la grand-voile, on faisait quand même du 5 noeuds, trop, ça tirait trop.
On a fini par mettre le moteur... en marche arrière, tombé la vitesse à 3.5 noeuds, ça allait mieux ;
le « Yo ! » ne comprenait pas ce qui lui arrivait, en arrière toute avec le vent et la mer qui
poussaient.

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

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

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

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

On a sur la liste :

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

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

Tout va bien à bord.

Samedi 04 octobre - 14h30 locale (UTC - 10h)

Position : 17°S 56 - 158°W 51

Distance utile parcourue depuis hier 14h30 : 143 nm

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

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

Tendance baissière depuis ce matin.

Nous ne sommes pas seuls dans l'immensité :

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

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

Depuis ce matin, la cambuse tourne à plein régime :

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

La terrine de Daurade aux lentilles corail était un régal.

3 litres de soupe refroidissent dans le frigo.

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

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

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

Dimanche 05 octobre - 14h30 locale (UTC - 10h)

Position : 18°S 16 – 160°W 50

Distance utile parcourue depuis hier 14h30 : 115 nm

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

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

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

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

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

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

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

Nous ne nous sommes pas arrêtés, pourtant, nous aurions rejoints des visiteurs célèbres tels que le capitaine Bligh qui a débarqué 17 jours avant la fameuse mutinerie, Darwin qui y a fait escale

sur le Beagle, Gary Grant et John Wayne qui ont patienté pendant que leur avion refaisait le plein : l'atoll était utilisé dans les années 50 pour un stop-over par l'ancêtre de Air New Zealand.

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

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

Tout va bien à bord. On reste calme.

Lundi 06 octobre - 17h00 locale (UTC - 10h)

Position : 18°S 02 - 163°W 11

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

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

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

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

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

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

Nous avions entendu parler de Riri, un bateau américain qui s'est fracassé sur le récif il y a 4 ans juste ici. Selon Simon, ayant fait le tour du monde Riri a considéré nuls et non avenus les conseils qui lui étaient prodigués... "moi je sais"; nous, humbles vermisseaux, écoutons, mettons en pratique, et au passage, finissons toujours par apprendre quelque chose; c'est quand même la première fois qu'on laisse prendre l'ancre dans l'espoir qu'elle accroche quelque chose.

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

Tout va bien à bord.

Mardi 07 octobre à un moment donné mais quand même UTC-10

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

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

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

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

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

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

Tout va bien à bord.

Mercredi 08 octobre - 9h00 locale (UTC - 10h)

Position : 18°S 02 – 163°W 11

Ile de Palmerston, c'est fini. Un bon séjour même s'il fut très court et instructif. Avons appris une technique d'amarrage exotique mais qui pourrait resservir. Quelques émotions aussi alors qu'à marée basse nous avons pris conscience que la vague de ressac prenait naissance sous la jupe pour aller se briser sur le récif affleurant 50 mètres plus loin. Nous étions plus tranquilles après nous être déplacé d'une bouée, moins exposée.

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

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

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

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

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

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

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

Tout va bien à bord.

Jeudi 09 octobre - 9h00 locale (UTC - 10h), neuf, neuf, dix, dix

Position : 18°S 48 – 165°W 56

Distance utile parcourue depuis hier 9h : 163 nm

Distance à parcourir pour Nord Vava'u - Tonga : 460 nm

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

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

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

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

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

Niue (prononcer niou-hé) = the Rock 19°S 01 – 169°W 52. Le plus petit Etat du monde, 1600 habitants. Un atoll surélevé, bordé de falaises. Le lagon est comblé et boisé. Forte dépendance à la Nouvelle Zélande, idem les Cooks.

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

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

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

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

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

Tout va bien à bord.

Vendredi 10 octobre - 9h00 locale (UTC - 10h)

Position : 19°S 16 - 168°W 02

Distance utile parcourue depuis hier 9h : 163 nm

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

Grand-voile haute, génois tangonné, vent arrière, vent ENE 4, vitesse 5 kts, Niue est par 100nm à l'Ouest.

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

Tranquilles.

Tout va bien à bord.

Samedi 11 octobre - 9h00 locale (UTC - 10h)
Position : 19°S 09 - 169°W 55
Distance utile parcourue depuis hier 9h : 106 nm
Distance à parcourir pour Nord Vava'u - Tonga : 235 nm

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

Le mouillage est rouleur, peut être le clapot s'atténuerait-il lors de la pétrole annoncée pour les 3 jours qui viennent. C'est le seul mouillage à 400 kilomètres à la ronde, alors ça joue.

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

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

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

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

Tout va bien à bord.

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

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

La réputation cachée du Pacifique semble se vérifier. "Le secret le mieux gardé du Pacifique Sud : son climat" : soit y a pas de vent et il pleut, soit y a du vent fort, qui vient de n'importe où !

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

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

Eléments à prendre en compte :

- un quai en béton de 30 mètres de long,
- le platier sur lequel brise le ressac,
- une minuscule encoche présentant quelques marches glissantes,
- une houle de 50 cm,
- un cargo sur ancre retenu au quai par des haussières de 50 mètres,
- une barge elle-même poussée par un remorqueur procédant au débarquement de containers et de réservoirs de kérosène,
- la pluie,
- une grue pour les containers,
- une grue pour les annexes, bateaux de pêche...

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

The fun never stops !

Tout va bien à bord.

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

Nous sommes par :

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

C'est dans ce genre d'endroit (tout au fond des fosses) que l'on trouve des fumeurs (fumeroles volcanique sous-marines) autour desquelles s'est développée toute une biologie basée sur le soufre et non pas l'oxygène, bref, une autre planète. C'est aussi par là-bas, tout en bas, que l'on trouve des bêtes étranges, poissons aux couleurs psychédéliques (comme il n'y a pas de lumière solaire, juste la phosphorescence est à l'œuvre), aux formes jamais imaginées même dans nos rêves les plus fous, peut-être aussi est-ce par-là que les cachalots sondent pour défier les calamars géants et s'en repaître.

Les grands fonds sont encore mystérieux et bien mal connus. Par contre on a la certitude d'une biodiversité incroyable, chaque fosse de 8000 mètres étant séparée par des plateaux à 5000, peu d'espèces ont migré d'une fosse à l'autre, chacune s'est donc spécialisée avec des adaptations propres à l'écosystème local...

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

Pour nous pauvres mécréants, depuis hier midi, 30-35 kts de Sud oscillant Sud-Ouest/Sud-Est, soit vent de travers, grand-Voile 2 ris / trinquette, à fond dans une longue et forte houle de Sud sur laquelle la mer du vent lève de jolies vagues croisées. Une baignoire de flotte salée toutes les 10 minutes dans le coquepitte (pong, splaaasshhh), genre chats mouillés, harnachés,

malheureux pendant toute la nuit. Avec le passage de quelques grains, la pluie s'est mise de la partie, option eau douce ou salée... le luxe.

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

Tout va bien à bord.

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

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

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

Vers 3.00 du matin on devine les falaises du Nord de l'archipel. Pas de lune, pas question de s'engager dans le labyrinthe, décision de rester à la cape jusqu'au lever du jour, 2 heures de dérive plein Nord à la vitesse de 2 kts.

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

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

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

- Bora Bora / Palmerston : vent arrière, génois tangonné, à fond puis pétrole grave = 24h de moteur et un stop d'opportunité à Palmerston (Cooks), en attendant le vent.
- Palmerston / (Beveridge reef) Niué : un grain fort nous a conduit à nous détourner de notre objectif initial et à atterrir à Niué pour laisser passer une nouvelle période de pétrole.
- Niué / Vava'u : brafougue inattendue

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

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

Tout va très bien à bord.



8. JUIN 2014 - GALMAR - GALAPAGOS / MARQUISES

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

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

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

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

Mardi 27 mai - 12h locale (UTC - 6h)

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

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

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

Partant d'Isabella, on vise

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

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

Mercredi 28 mai - 12h locale (UTC - 6h)

Position : 2°S 09 - 93°W 14

Distance utile parcourue depuis hier 12h : 148 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 2752 nm

Mer peu agitée, houle Sud 1 mètre. Vent SE force 4 depuis hier commençant à fraîchir.
Grand-voile haute, génois, près / bon plein.

Le bato file sur l'eau.

Enfin quitté la zone d'influence Amérique Centrale / Amérique du Sud. Nous aurons passé pratiquement deux mois et demi entre les San Blas, Panama, Galap, suffisamment pour confirmer qu'il y a bien un souci schizophrénique à vouloir entrer dans le monde moderne tout en restant fidèles à ses traditions sans rien perdre des opportunités tout en ne lâchant rien, etc... bref, beaucoup de noeuds dans les cerveaux.

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

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

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

Tout va bien à bord.

Jeudi 29 mai - 12h locale (UTC - 6h)

Position : 3°S 11 - 96°W 04

Distance utile parcourue depuis hier 12h : 175 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 2 577 nm

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

Réduit la toile pendant la nuit à 2 ris. Génois bien enroulé car la mer venait encore de l'avant et on cognait un peu, puis décidé d'abattre de 10 degrés vers M2 en direct. Bien nous en a pris, avec la rotation de la houle (1.5m) et du vent, nous sommes maintenant largue, dérive relevée genre chevauchée fantastique "à fond" même si on ne met pas toute la toile.

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

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

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

Tout va bien à bord.

Vendredi 30 mai - 12h locale (UTC - 6h)

Position : 3°S 41 - 98°W 40

Distance utile parcourue depuis hier 12h : 161 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: 2 416 nm

Belle nav malgré une mer formée. Le vent reste constant, grand-voile haute et génois enroulé un point. Vitesse moyenne en baisse en raison de la diminution du courant. Encore un mystère et pas tout en fait en ligne avec OSCAR. A suivre.

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

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

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

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

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

Tout va bien à bord.

Samedi 31 mai - 12h locale (UTC - 6h)

Position : 4°S 24 - 100°W 56

Distance utile parcourue depuis hier 12h : 142 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 2 274 nm

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

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

Pêche :

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

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

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

On s'est quand même dit que cela risquait d'être un peu léger pour les jours suivants car du vent fort est attendu semaine prochaine, du coup, à l'eau la ligne et re-ting quelques minutes après. Cette fois-ci, du sérieux, un thon rouge de 13kg environ (longueur 70cm, diamètre maximum 55cm ==> il existe des corrélations entre ces mesures et le poids, si quelqu'un a le temps de chercher sur le Web et nous faire passer). Nous sommes servis pour quelques jours.

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

Nous savons être exposés à la Ciguatera¹⁰, nommée ici la GRATTE (du fait des symptômes de gratouille, fourmillement, inversion chaud/froid etc...), le risque est réduit avec de la pêche hauturière.

De toute façon, le thon est un poisson MI-GRATTEUR, il suffit de manger un seul des deux côtés pour ne rien risquer... euh, correct ?

Tout va bien à bord, saint Sashimi nous protège.

Dimanche 1 juin - 11h locale (UTC - 6h)

Position : 4°S 58 - 103°W 06

Distance utile parcourue depuis hier 12h : 133 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 2 141 nm

Vent pétolissant cette nuit et ce matin ESE ¾, gréement du spi tangonné* : de la ficelle partout sur le pont.

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

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

Quelques applications à la fumisterie :

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

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

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

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

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

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

¹⁰ neurotoxine accumulée dans la chaîne alimentaire chez les poissons prédateurs pouvant entraîner la mort chez l'humain

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

Tout va (presque) bien à bord.

Lundi 2 juin - 11h locale (UTC - 6h)

Position : 5°S 18 - 105°W 09

Distance utile parcourue depuis hier 11h : 126 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 2 015 nm

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

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

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

Tout va bien à bord.

Mardi 3 juin - 11h locale (UTC - 7h)

Position : 5°S 25 - 107°W 28

Distance utile parcourue depuis hier 11h : 136 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 1 879 nm

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

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

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

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

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

Tout va bien à bord.

Mercredi 4 juin - 11h locale (UTC - 7h)

Position : 5°S 24 – 110°W 17

Distance utile parcourue depuis hier 11h : 164 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 1 715 nm

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

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

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

Nous continuons à échanger par mail.

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

Jeudi 5 juin - 11h locale (UTC - 7h)

Position : 5°S 23 – 113°W 05

Distance utile parcourue depuis hier 11h : 163 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 1 552 nm

ESE 6 qui s'est transformé en SE 7 en début de nuit. Mer toujours formée et creux de 2 m. D'où, bascule du génois sous le vent enroulé à 1 point et 1 ris dans la grand-voile.

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

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

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

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

Un grand plaisir.

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

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

Réflexion intense autour de la notion de temps physique et à sa perception ; sans revenir à la gnose de Princeton, la relativité soulève de bien étranges paradoxes entourant le temps, la flèche d'un écoulement irréversible, la relativité de sa perception selon l'observateur, événements synchrones pour l'un, dissociés pour l'autre, le temps qui se dilate ou se contracte, cet absolu invariant de la célérité de la lumière.... On va farfouiller dans les archives et exhumer les bonnes

vieilles formules de Newton, c'était quand même plus simple il y a trois cents ans, voire encore avant lorsque la terre était plate. Beati pauperes.

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

Vendredi 6 juin - 11h locale (UTC - 7h)

Position : 5°S 33 – 115°W 47

Distance utile parcourue depuis hier 11h : 160 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 1 392nm

Bascule au ESE 6 au milieu de nuit puis rebascule SE 6. Maintenant grand-voile haute et génois 1 point, à fond, au surf.

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

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

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

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

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

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

c'mon ladies, c'mon ladies,
one pound fish,
c'mon ladies, c'mon ladies,
one pound fish, one pound fish,
have have a look, one pound fish,
very very good, one pound fish,

very very cheap, one pound fish,
six for five, one pound fish...

Tout va bien à bord.

Samedi 7 juin - 11h locale (UTC - 7h)

Position : 5°S 50 – 118°W 35

Distance utile parcourue depuis hier 11h : 167 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 1 227 nm

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

Ciel bleu - nombreux bancs de poissons au-dessus desquels tournoient goéles, frégates & co... en fait les seuls oiseaux qui ont abandonné la traversée sont des "Jésus", on ne connaît pas encore leur nom¹¹, assez petits, trapus, blancs/noirs, ils volent au ras de l'eau et de temps en temps s'aident de leurs pattes pour rebondir d'où le surnom dont nous les avons affublés.

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

Tout va bien à bord, le temps se dilate.

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

Position : 5°S 55 – 121°W 33

Distance utile parcourue depuis hier 11h : 178 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 1 054 nm

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

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

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

- et dans le sens des retours

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

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

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

¹¹ des pétrels tempête

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

Tout va (encore) bien à bord.

Lundi 9 juin - 10h locale (UTC - 8h)

Position : 6°S 46 – 124°W 11

Distance utile parcourue depuis hier 10h : 164 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 890 nm

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

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

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

Dernière salade de tomates, guacamole ultime hier. En frais, ne restent que 2 poires, un concombre et un chou rouge (gasp !). On va enfin pouvoir entamer avec enthousiasme les Cassegrains qu'on trimballe depuis 10 mois. En tout cas, sommes bien contents d'avoir suivi avec assiduité le traitement préventif du scorbut (T-punch vespéral), la constance est l'essence du progrès .

C'est dans un tel contexte que le Captain a édicté une nouvelle règle de sécurité: une main pour soi et une main pour le Captain, l'équipage est suspicieux.

Tout va bien à bord.

Mardi 10 juin - 10h locale (UTC - 8h)

Position : 7°S 24 – 126°W 39

Distance utile parcourue depuis hier 11h: 153 nm

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

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

Fini de rigoler. Passé la nuit sous grand-voile 2 ris et génois 1 point enroulé : légèrement sous-toilé en prévision de grains.... qui sont arrivés avec le lever du jour, bascule sous trinquette pour étaler les grains successifs permettant de rincer consciencieusement le cockpit et les marins. Que d'eau, que d'eau.

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

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

Tout va bien à bord.

Mercredi 11 juin - 10h locale (UTC - 8h)

Position : 7°S 57 – 129°W 08

Distance utile parcourue depuis hier 11h : 151 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 587 nm

Vent fort ESE 7, creux de 3/4 mètres.

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

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

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

La pleine lune prévue dans quelques jours est peut-être responsable de ces sautes de vent, c'est toujours bon de blâmer l'astre con.

Le point positif c'est qu'emportés par le vent, les grains n'ont pas le temps de se former ce qui nous a valu de rester secs ce matin.

Pain frais qui sort du four pour le déjeuner.

Tout va bien à bord.

Jeudi 12 juin - 10h locale (UTC - 8h)

Position : 8°S 40 – 131°W 38

Distance utile parcourue depuis hier 10h : 155 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 432 nm

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

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

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

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

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

Tout va bien à bord.

Vendredi 13 juin - 10h locale (UTC - 8h)

Position : 9°S 17 – 134°W 03

Distance utile parcourue depuis hier 10h : 152 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 285 nm

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

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

Tout va bien à bord.

Samedi 14 juin - 10h locale (UTC - 8h)

Position : 09°S 56 – 136°W 28

Distance utile parcourue depuis hier 10h : 149 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : 136 nm

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

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

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

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

Tout va bien à bord.

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

Position : 10°S 27 – 138°W 40

Distance utile parcourue depuis hier 10h : 136 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva : ZERO nm

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

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

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

La « baie des verges » est superbe : des falaises noires abruptes et les fameuses verges sentinelles qui la nommèrent (les curés colons se dépêchèrent de rebaptiser en « baie des Vierges », c'est bien plus seyant), couvertes de végétation luxuriante d'un vert très vif. Les nuages continuent de courir sur les sommets et le vent s'engouffre dans la vallée avec des bourrasques violentes, jusqu'à 40 kts. Vaut mieux être bien accrochés !

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

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

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

Tout va très bien à bord.



9. MAI 2014 – PAGAL – PANAMA / GALAPAGOS

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

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

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

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

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

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

Vendredi 2 mai - 12h locale

Position : 6°N 51 – 80°W 06

Distance utile parcourue depuis le départ : 105nm

Distance à parcourir pour Isabella – Galápagos : 850nm

C'est conforme aux attentes : galère

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

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

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

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

Samedi 3 mai - 12h locale

Position : 5°N 41 – 80°W 56

Distance utile parcourue depuis hier : 110nm

Distance à parcourir pour Isabella – Galápagos : 743nm

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

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

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

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

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

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

Et l'air justement, parlons-en.

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

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

Un excellent exercice de patience...

Tout va bien à bord.

Dimanche 4 mai - 12h locale

Position : 4°N 32 - 81°W 38

Distance utile parcourue depuis hier : 93nm

Distance à parcourir pour Isabella – Galápagos : 650nm

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

Deux évènements marquants :

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

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

⇒ pour remettre dans le contexte:

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

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

Et bien, à nouveau, approche Bayésienne¹², révérend nous voilà (Vichy nous pardonnera) : on a relevé consciencieusement depuis 24 heures les vitesses et routes (fond via GPS et bato), fait de savants calculs de trigonométrie afin de modéliser les courants qui nous affectent.

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

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

Hisse et ho, tout va bien à bord.

Lundi 5 mai - 12h locale

Position : 3°N 48 – 83°W 05

Distance utile parcourue depuis hier : 101nm

Distance à parcourir pour Isabella – Galápagos : 551nm

Journée de repos conceptuel - implémentation des options de navigation.

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

Tout va bien à bord.

Mardi 6 mai - 12h locale

Position : 3°N 16 – 83°W 55

Distance utile parcourue depuis hier : 112nm

Distance à parcourir pour Isabella - Galápagos : 492nm

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

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

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

¹² Le révérend Thomas Bayes est un ministre du culte presbytérien né en Angleterre en 1701 ou 1702. Il est célèbre par son théorème publié à titre posthume, qui prend en compte la vraisemblance d'un événement conjointement à sa probabilité d'occurrence. Il s'agit d'un raisonnement inverse où l'on cherche à déterminer la probabilité (vraisemblance) d'une hypothèse compte tenu d'un ensemble d'observations : si l'on connaît les conséquences d'une cause (ou d'un ensemble de causes), l'observation des effets produits permet de remonter aux causes probables.

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

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

Tout va bien à bord.

Mercredi 7 mai - 12h locale

Position : 2°N 47 – 84°W 57

Distance utile parcourue depuis hier : 95nm

Distance à parcourir pour Isabella - Galápagos : 425 nm

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

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

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

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

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

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

Jeudi 8 mai - 12h locale

Position : 1°N 46 – 86°W 28

Distance utile parcourue depuis hier : 117nm

Distance à parcourir pour Isabella – Galápagos : 322nm

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

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

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

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

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

Tout va bien à bord.

Vendredi 9 mai - 12h locale

Position : 0°N 42 - 88°W 32

Distance utile parcourue depuis hier : 141nm

Distance à parcourir pour Isabella – Galápagos : 184 nm

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

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

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

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

Tout va bien à bord.

Samedi 10 mai - 12h locale

Position : 0°S 20 - 89°W 39

Distance utile parcourue depuis hier : 120nm

Distance à parcourir pour Isabella – Galápagos : 85nm

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

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

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

Enfin, le Pacifique Sud !!!!

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

Tout va bien à bord.

Dimanche 11 mai - 7h30 locale (UTC - 6) : atterrissage à Puerto Villamil au Sud de l'île d'Isabella (Galápagos); 0°S 58 - 90°W 57

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

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

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

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

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

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

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

Tout va très bien à bord.



GLOSSAIRE

Les bases :

Distance : nautic mile = **nm** = 1.85 km [précisément, 1nm = 1 minute d'angle, 60nm= 1 degré, 360°= 21600nm env. 40000km, la circonférence de la terre]

Vitesse : nœud/knot/kt= 1nm/heure [5kts environ 10km/h]

Le bato :

« Yo ! » est un OVNI, monocoque, dériveur intégral en aluminium des chantiers Alubat. C'est un sloop de 38 pieds (officiels, 40 réels), soit 12 mètres ou plus si affinités. Sa garde-robe comprend :

- 1 grand-voile avec 4 **ris** (mécanisme permettant de réduire la surface de la voile selon les conditions de vent, en utilisant des bosses, bouts spécifiques).
- 1 génois à fort recouvrement monté sur enrouleur,
- 1 **trinquette**, voile de gros temps montée sur enrouleur,
- 1 **code 0** (ou gennaker) monté sur emmagasinier/bout dehors pour petit temps,
- 1 spi asymétrique très bariolé,
- 1 solent sur étai largable en back up du génois,
- 1 tourmentin ou voile tempête (au fond de la baïle à voile, on n'espère pas avoir à s'en servir).

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

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

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

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

Raymond est le pilote automatique. Parce que Raymond Barre.

La Navigation :

La vitesse du vent se mesure en nœuds ou kts (knots) et la force en est évalué selon l'échelle de l'Amiral Anglais Beaufort (bft):

- 1 à 2 (0 à 6 nœuds) : pas assez de vent pour naviguer à la voile, usage du moteur éventuellement. C'est la **pétrole** parfois entrecoupée de **molles**, brises trop faibles pour être utiles.
- 3 (7 à 10 nœuds) : petite brise, suffisant pour être au près ou bien sous spi
- 4 – 5 – 6 (11 à 27 nœuds) : l'idéal. Les conditions de navigation sont variables selon l'état de la mer.
- 7 (28 à 33 nœuds) : grand frais, occasionne l'émission d'un BMS (Bulletin Météorologique Spécial) par Météo France. Début de **brafougne**. Ça commence à être chaud. On a déjà pris 2 ris et enroulé le génois pour mettre la trinquette.
- 8 (34 à 40 nœuds) : Coup de vent.
- Supérieur à 8 : on fait au mieux et on attend que ça se passe ; en gros deux options à bord de « Yo ! » :
 - s'il y a de l'eau à courir (pas de terre proche), la **fuite** i.e un bout de voile pour rester manœuvrant, dérive relevée et on part avec le vent en essayant de prendre les vagues (qui commencent à faire 4/5 mètres) par ¾ arrière,
 - si la fuite n'est pas possible, la **cape** i.e. petite voile d'avant à contre, barre à contre, grand-voile faseyante, le bateau bouchonne face à la houle, se prend les paquets d'eau sur le pont et dérive lentement.

L'effet du vent sur la voilure est quadratique, c'est-à-dire lorsque le vent double, l'effort sur la voilure quadruple (il faut donc réduire d'un facteur quatre la surface vérique pour rester équilibré).

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

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

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

PRECIS METEOROLOGIQUE

1. Généralités
2. Pacifique Sud
3. Pacifique Nord
4. Cyclones

1. Généralités

Les conditions de navigation sont dictées par les caprices du temps. Le suivi météo est donc une préoccupation permanente de tous les navigateurs en particulier dans le Pacifique réputé pour son inconstance (un océan pas si pacifique, Magellan était optimiste !).

Les prévisions météorologiques naissent de l'observation de 3 grandeurs physiques : la pression, la température et l'humidité. Les différentiels entre les champs de pression produisent les vents.

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

Une **dépression** est une zone où la pression atmosphérique est inférieure à celle partout autour.

Un **thalweg** est une excroissance de basses pressions issue d'une dépression.

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

2. Pacifique Sud

Un voyage d'Est en Ouest donne l'occasion de se confronter à des phénomènes variés dont la complexité et la violence s'accroît. On rencontre dans le Pacifique Sud peu de tempêtes en dehors des tempêtes tropicales ou cyclones, qui se déroulent en principe dans des zones identifiées et périodes connues (quoique). Par contre les systèmes de vent d'Alizés, caractérisés par leur irrégularité, évoluent d'une force moyenne de 15 à 20 kts, jusqu'à communément 25 à 30 kts dans la mer de Corail.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il se manifeste par des inversions de pression d'où un affaiblissement des Alizés, des augmentations de températures de l'eau d'où un déplacement des zones de convection et des

modifications du niveau de l'océan qui entraînent une plongée de la thermocline et une inversion des courants portant à l'Ouest.

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

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

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

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

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

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

3. Pacifique Nord:

C'est plus ou moins comme l'Atlantique Nord mais en deux à trois fois plus grand....

Un voyage d'Ouest en Est n'offre pas de phénomènes météorologiques aussi variés. Il suffit d'attraper les **Vents d'Ouest** qui prédominent au-delà les 35°N et de surfer sur la farandole de dépressions qui défilent. Ces vents sont moins tempétueux que dans l'hémisphère Sud où aucune terre n'arrête la rotation des vents autour du continent antarctique.

La meilleure période bien, que les vents soient moins réguliers en force et en direction -mais personne n'a envie de naviguer en hiver dans ces contrées- se situe en Juillet avec moins de **dépressions** qui dévalent le Pacifique Nord entre le Japon et l'Alaska et positionnées plus nord. L'écueil principal est d'éviter l'Anticyclone stationné plus ou moins haut à l'Est de la côte américaine.

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

- le courant Nord-équatorial axé sur les 12°N qui porte à l'Ouest

- le contrecourant équatorial qui porte à l'est entre les latitudes 2°N et 4°N et jouxte le courant sud-equatorial
- le courant de Californie qui alimente le courant équatorial
- le **Kuro Shio** le long des côtes du Japon
- le courant Pacifique Nord renforcé par le courant des Aléoutiennes

Il y a deux zones sujettes au cyclone dans le Pacifique Nord : l'Extrême Orient avec les Typhons (**Taifu**) et la partie Est avec les Ouragans.

Il n'y a pas à proprement parler de saison des typhons puisqu'ils ont lieu toute l'année avec une plus forte probabilité d'occurrence entre mai et octobre. L'Extrême Orient est la zone où se forme le plus de cyclones dans le monde environ 25 par an, et ce sont les plus violents.

La saison des ouragans s'étale de mai à novembre et couvre une zone entre le 10°N et 30°N jusqu'à longitude de 140°W. Celle-ci inclut la côte Pacifique du Mexique et de l'Amérique Centrale.

4. De la nature des cyclones

On se place dans l'hémisphère Nord, pour le Sud faut faire le poirier.

Le nom générique est TRS [Tropical Revolving Storm] tempêtes tropicales tournantes.

- Basse pression tropicale (zone de circulation cyclonique embryonnaire) [tropical low]
- Dépression tropicale [Tropical depression] : vents < force 7
- Tempête tropicale [Tropical storm] : vents force 8 à 9
- Tempête tropicale sévère [Severe Tropical Storm] : vents force 10-11
- Cyclone/Typhoon/Hurricane: vents > force 12

Enjeu et principe de fonctionnement

Transfert massif d'énergie des tropiques vers les zones tempérées par conversion de chaleur (latente) en énergie cinétique.

La vapeur d'eau extraite de l'océan s'élève, se détend, se refroidit en altitude puis se condense en nuages chargés de pluies. Cette condensation relâche dans l'atmosphère la chaleur latente de vaporisation de l'eau (2500 kJ/kg - $\text{kJ} = \text{kilo Joule}$) qui amplifie la baisse de pression atmosphérique.

Les 10 cm de pluie qui tombent par jour en moyenne dans un rayon de 100km autour de l'œil correspondent à $100\text{kg/m}^2 \times (10^5 \text{ m})^2$ soit 3000 Millions de Tonnes dans la journée ou bien 40 000 Tonnes à la seconde !!!

On a donc $2.5 \times 10^6 \text{ J/kg} \times 40 \times 10^6 \text{ kg/s}$ soit $100 \times 10^{12} \text{ J/s}$ relâchés dans l'atmosphère.

J/s : c'est le Watt (non, non pas la ouate), la bête pompe donc de l'océan vers l'atmosphère l'équivalent de $100\,000 \times 1000 \text{ MW}$, en langage simplifié pour le commun des mortels l'équivalent de **100 000 tranches nucléaires de 1000 MW**, ah, c'est du lourd.

Conditions de formation

- T° de l'eau $> 26^\circ\text{C}$ sur une grande profondeur (60m). i.e. la couche d'Eckman (donc pendant l'été Boréal dans hémisphère Nord)
- Pas de Jet Stream dans la haute atmosphère (10/12km)
- Préexistence d'une perturbation vers les 5° (Nord)
 - o Les avancées depuis 1995 en météorologie mettent désormais en avant le passage de la MJO [Madden Julian Oscillation] comme un des facteurs de perturbation.
 - o La MJO correspond à la propagation d'une onde planétaire d'Ouest en Est selon une fréquence de 30 à 60 jours. Cette onde convective (d'échange océan/atmosphère intense, pluie etc...), originaire de l'Océan Indien, favorise l'enclenchement de mouvements tourbillonnaires de type cyclonique entre les niveaux 850 et 200mb.
 - o Son déplacement est désormais relativement bien capturé par imagerie satellitaire.

- Son intensité est minimale pendant les épisodes El Nino ou La Nina, maximale pendant les périodes neutres.

Développement général

- Sous les conditions précédentes, apparition d'une structure cyclonique entre les 3° et 7° Nord, soit marginalement au-dessus de l'équateur dans une zone chaude
Zones de cyclogénèse classiques dans l'hémisphère Nord :
 - Marianne/Guam/Micronésie : 130° à 170° Est (plus à l'Est, les courants équatoriaux, genre Humboldt, cassent la machine)
 - Mexique/Guatemala : 120° à 90° Ouest
 - Atlantique : 50° à 20° Ouest
 - Mer d'Arabie/Golfe du Bengale : 60° à 90° Est
- Le système se déplace à une vitesse de 10kts dans l'Ouest-Nord-Ouest (moyenne au 300° dans le secteur 270° à 350°)
- A un moment, lorsqu'il se trouve dans la bande de latitude comprise entre 15°N et 25°N, le système fait une pause, se recharge avant de 'recurser' c'est-à-dire mettre du Nord dans sa route tout en accélérant (pendant cette période de 'recurse', le système peut avoir un comportement erratique, j'y vais, j'y vais pas, un peu plus à gauche, à droite... c'est un peu le moment où Coriolis règle les shakras de la bête)
- Il repart alors avec une vitesse de 25kts (mais 40kts n'est pas inconnu) soit 600nm par jour au moins, une route au Nord / Nord-Est et sa force maximale.
- A l'atterrissement, gros dégâts puis dissipation car plus de chaleur à piquer (sauf si la terre en question est trop étroite)

En résumé pour le Pacifique Nord-Est :

- Cyclogenèse 130° à 170° Est [Micronésie]
- Déplacement Ouest-Nord-Ouest @10kts jusqu'à rentrer dans la bande 15°-20°N, soit pendant 1000 à 2000nm (compter 4 à 6 jours)
- Pause/Recharge/Recurse [latitude Philippines/Taiwan]
- Repart à fond Nord/Nord-Est, peut faire jusqu'à 1000nm dans la journée [Bing sur HongKong, Taiwan, Japon]

Anatomopathologie

Les bêtes se présentent sous la forme d'un œil de 20 à 30nm de diamètre qui fait office de cheminée, pompant l'énergie de la mer vers les hautes couches de l'atmosphère ; cet œil peut avoir une pression aussi basse que 880hPa (record). Il ne s'y passe pas grand-chose, apparence de calme plat hormis de très, très grosses vagues désordonnées mais pas de vent ou de pluie. Autour de l'œil, le mur, compact, féroce, vents, nuages, pluies diluviales s'enroulent dans le sens antihoraire (comme dans toute bonne vieille dépression de l'hémisphère Nord), la proximité de l'œil concentrant la violence.

On distingue traditionnellement autour de l'œil :

- les premiers 60nm de rayon : les vents y sont supérieurs à force 10, les pluies diluviales et la pression au plus bas

- 60 à 120nm, vents force 8 à 10, pression évoluant rapidement et par à coup (à la baisse en avant de l'œil, à la hausse après)
- 120 à 200nm, vents force 6 à 7, pression évoluant régulièrement

Le vent vient d'une direction donnée à l'approche de la bête, se renforce de plus en plus jusqu'au mur, s'arrête le temps du passage de l'œil puis reprend avec une violence au moins égale dans le second mur mais d'une direction diamétralement opposée (180°) une fois l'œil passé (c'est le moment le plus dangereux car le vent rentre d'un seul coup et dans certains Super Cyclones peut atteindre 300km/h...)

Le déplacement du système conduit à lever une mer très forte (couplage de vents $> 100\text{km/h}$ et de très basse pression) en avant de l'œil qui croise avec une mer très forte de direction opposée après le passage de l'œil ; bref, le chaos.

Identification à l'ancienne

Le bon vieux baromètre est l'outil de prédilection hors moyens moderne de communication et imagerie satellitaire. En période de mousson, les pressions sont extrêmement stables et prédictibles sur les bassins Pacifiques, les isobares suivent assez fidèlement les reliefs. La pression évolue dans la journée de $+/-3\text{mb}$ autour de la moyenne avec deux maxima à 10h et 22h et deux minima à 4h et 16h.

- ⇒ Si la pression est inférieure de 3mb à la pression corrigée pour la variation diurne, quelque chose de pas net se prépare
- ⇒ Si la pression est inférieure de 5mb à la pression corrigée pour la variation diurne, une bête est à l'œuvre à environ 200nm

Changement (renforcement) de vent, apparition d'une longue houle, apparition de cirrus suivis de cumulus de mauvais augure confirment le diagnostic.

La détermination approximative de la localisation de l'œil se fait par application de la bonne vieille loi de Buys-Ballot (Hollandais qui découvrit les bases de la météorologie, i.e. le vent suit plus ou moins les isobares) → face au vent réel, le centre est à $100/125^\circ$ sur la droite (dans l'hémisphère Nord). Deux observations successives à quelques heures d'intervalle permettent de trianguler le centre.

Tactiques de survie

Une fois le système et sa trajectoire identifiés (à l'ancienne ou selon les infos récupérés des centres de suivi TRS), une fois les préparatifs grosse brafougue effectués (fermer, capeler...), reste à essayer de minimiser le choc.

L'objectif est de rester en permanence à au moins 200nm du centre du système, système dont on ne connaît la position et la trajectoire qu'avec incertitude....

Le système est caractérisé par son axe de déplacement qui définit deux demi-cercles.

- Celui de gauche est appelé demi-cercle navigable car le vent y vient de tribord (le vent s'enroule antihoraire autour de l'œil). Il est donc possible pour un voilier de naviguer

tribord amure (large puis bon plein), perpendiculairement à la trajectoire présumée du système de sorte à s'éloigner le plus possible et le plus vite possible.

- Celui de droite est appelé demi-cercle dangereux car le vent venant de tribord ramène un voilier vers l'axe de la bête, l'option de naviguer bâbord amure fait foncer vers le centre, pas glop. Le quadrant avant est le plus dangereux car il expose de plein fouet à absorption par l'œil. Le quadrant arrière conduit à naviguer avec de très forts vents dans une mer confuse car croisée. L'utilisation maximale du moteur (en dépit d'une mer formée) pour s'éloigner autant que possible puis prendre la cape en espérant que l'œil ne passe pas dessus.

Suivant la position initiale du bateau par rapport à la trajectoire prévue, la tactique à mettre en œuvre correspondra à « viser l'équateur », globalement faire une boucle pour revenir Sud en laissant passer la bête.

