

DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE VERS LES GAMBIER...



Photo © Eric Laruel

D'ordinaire, les voiliers qui font escale en Nouvelle-Zélande repartent vers le nord, en direction des îles Fidji, de la Nouvelle Calédonie ou de l'Australie. Dans un moment d'égarement, nous avons décidé de retourner aux Gambier, en Polynésie malgré les avis mitigés de nos compagnons de voyage qui trouvaient que cette traversée n'était pas faite pour les familles voyageant en catamaran. Longue de 2750 milles à vol d'oiseau, la navigation se fait généralement en suivant aussi longtemps que possible le 40^e parallèle avant de remonter vers le nord à la longitude désirée, afin de profiter de vents portants au sud et de ne pas affronter les alizés d'est qui règnent en maîtres à partir de 25° sud. De la sorte, le trajet s'étire sur près de 3300 nautiques...

Partis de Nouvelle-Zélande dans le sillage d'une dépression, le 16 mai, à l'orée de l'hiver austral, nous avons d'emblée eu droit à une mer formée et un vent soutenu : je n'avais pas mon pied à coulisser sous la main, mais j'estime qu'on avait des creux de 8m au large des côtes. Le vent de sud-ouest venu du froid oscillait entre 25 et 45 noeuds établis. Pendant une semaine, nous avons affronté ces conditions alors que la température variait de 10 à 15°C dans le bateau.

Évidemment, tout a un prix: je ne l'avouerai jamais en public bien sûr, mais à vous je peux le dire : pour la première fois de ma vie, j'ai été malade comme un chien, comme l'ensemble de l'équipage. J'aurais aimé être un peu plus en forme pour nous filmer tous les 5 couchés autour de la table du carré, l'oeil torve, l'esprit embrumé et l'estomac dans la bouche, à nous regarder tels des morts vivants, incapables de parler et encore moins de bouger, secoués au rythme des déferlantes, dans un vacarme étourdissant. C'était inquiétant, mais, sur l'heure, j'en étais totalement



étranger, occupé à mourir lentement. J'en ai conçu une grande admiration pour Cécile, ma femme, qui subit cette épreuve à chaque traversée sans se plaindre et qui, en outre, continue à assurer alors qu'elle ne possède plus que 10% de ses capacités physiques et intellectuelles, un peu comme un zombie. Cependant, nous avons tous survécu et, petit à petit, nous avons repris une vie plus ou moins normale. Même l'aînée, Kenya, a, comme à son habitude, resurgi du royaume des morts dès la mer calmée.

Autre victime de cette débauche d'énergie éolienne : **Let It Be**. Notre fier navire a subi quelques avaries. Dès le départ, le bimini s'est déchiré au niveau du poste de pilotage. Incident sans gravité, mais rendant très inconfortable le pilotage du bateau, surtout lors des averses. Malheureusement, l'absence de cette protection a exposé nos instruments aux conditions adverses, ce qui s'est traduit par des fuites au niveau des encastresments et des problèmes électriques liés à la présence d'eau dans les panneaux de contrôle derrière le poste de pilotage. Un peu plus tard, le lazy jack s'est cassé. Encore un peu plus tard, nous avons essayé le moteur tribord pour avoir de l'électricité. Dès que nous l'avons mis

en marche, l'alarme a retenti et nous avons constaté qu'il y avait de l'eau dans les joints d'embase. En clair, on avait une voie d'eau dans la cale moteur tribord, ce qui nous empêchait théoriquement d'utiliser ledit moteur.

Après une semaine de portant, le vent a tourné au sud-est en mollissant. Alors que nous naviguions sous génois à petite allure, serrant le vent, avec le moteur bâbord au ralenti pour empêcher la dérive nous avons constaté que le pilote automatique perdait les pédales. Il perdait le nord, littéralement. Après quelques essais de relance infructueux, m'emparant de la barre, j'ai dit à Cécile : « *Regarde comment on fait, c'est pourtant simple, qu'est-ce que c'est que ce bordel de pilote automatique de merde !!!* ». Sur le coup, j'étais un peu énervé, car cela se passait à 2h et demie du matin, alors que mon quart se terminait et que j'allais profiter d'une bonne demi-nuit de sommeil. Il faut préciser que ce genre d'incident arrive toujours au milieu de la nuit, lorsqu'il n'y a pas de lune et que le vent est contraire. À la barre, je dus admettre que le pilote que j'avais invectivé un peu gratuitement n'y était pour rien. Moi-même, pourtant versé dans l'art de diriger les bâtiments les plus divers, je ne parvins pas à reprendre le contrôle de l'engin.

De fait, après inspection, le safran bâbord s'est avéré désolidarisé de la tringlerie de gouvernail. En d'autres mots, j'avais beau tourner la barre à roue, le safran pendouillait misérablement et, pivotant sur lui même se retournait vers l'hélice. Une heure de contorsions en fond de cale plus tard et à force de jurons bien calibrés, je parvins enfin à refixer les boulons qui s'étaient dévissés et étaient sortis de l'encoche de la mèche de safran.

Le lendemain, prétextant une chaleur manifestement feinte, Cécile plongeait, nue, dans la mer gelée pour se rafraîchir et vérifier que le safran était opérationnel. Objectif atteint pleinement sur tous les fronts : Cécile ressortit de l'eau frigorifiée et confirma que le safran était bien orienté, mais qu'apparemment, lors de l'incident, il était venu à l'encontre des pales de l'hélice. Les stigmates de cette collision inopinée pouvaient se lire sur les intervenants : il manquait un bout du safran, comme s'il s'était fait mordre par un requin, et l'une des pales du moteur bâbord était entaillée. J'ai enveloppé Cécile d'une serviette bien chaude (car nous avions un chauffage au gaz à bord pour cette traversée polaire) et je l'ai conduite à la première douche chaude venue afin de revigorer ses petits pieds endoloris (car quand on utilise les moteurs, on a de l'eau chaude).

Ensuite, nous avons fait le point : outre les incidents mentionnés, les étagères des cabines de proue se sont effondrées, de l'eau suintait par le sol du carré, par les hublots de la coque tribord, par le hublot de cuisine qui baille, le bout d'arrêt de l'éolienne bâbord s'était rompu et une légère fuite d'huile entachait le moteur bâbord. Rien de vraiment inquiétant donc, mais un peu de travail en perspective lorsque nous toucherons terre.

Le léger vent de sud-est s'est maintenu pendant une semaine, pendant laquelle nous prenions la météo sur base régulière. Malgré nos suppliques et contre toutes les probabilités, une dépression se formait au nord-est de notre position. Dans l'hémisphère sud, les vents d'une dépression tournent dans le sens horlogique, soit, dans le cas présent,

CROISIÈRE EXOTIQUE

DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE VERS LES GAMBIER...

>>> en se présentant face à nous... Anticipant les événements, nous avons orienté notre course au sud-est, pour essayer d'échapper à la dépression. Hélas, cette tentative de fuite, réalisée en partie au moteur, fut vaine, la dépression nous poursuivant inexorablement, sans pitié ni état d'âme. Nous nous sommes rendu compte de la vanité de notre démarche et nous avons décidé de traverser la tempête. Comme convenu, nous avons bifurqué au nord. Comme convenu, nous avons essuyé 30 à 40 noeuds durant 36 heures, que nous avons décidé d'affronter au près avec trois ris dans les voiles. Résultat : petite vitesse, grand secouage et rinçage intensif du pont, du cockpit et, en définitive, de tout et tous. Mais nous avons tenu : même les rafales à 55 noeuds (notre record) n'ont pas eu raison de notre fier navire, ni de notre détermination.

L'équipage s'est réveillé de la léthargie propre aux conditions éprouvantes. Les enfants n'ont pas bougé du carré pendant 36 h et n'ont même pas pu regarder la TV ou jouer tant on était secoué. Pour les parents, c'était permanence de quart à la barre, habillés de pied en cape : salopette, bottes, veste de quart, bonnet, gants. Rien que pour s'habiller, il faut 1/4 d'heure, surtout qu'avec le temps, tout devient humide et gluant, sans réelle possibilité de séchage entre deux averses. 2 à 3 heures de quart dans le cockpit, à recevoir des seaux de flotte sur la tête, le visage fouetté par les embruns, ça fatigue et ça mine le moral, surtout quand la nuit est noire. Bref, assez rapidement, les échanges verbaux deviennent laconiques, les repas pour le moins frugaux et le sommeil difficile dans le vacarme du vent dans les voiles et des vagues qui frappent les coques, sans compter l'inquiétude, pour ne pas dire la peur, de voir les éléments se déchaîner pour de bon et tout emporter...

L'esprit se referme, le champ de vision rétrécit et l'on finit par trouver refuge au fond de son crâne, sans plus d'égard pour le monde extérieur, en espérant que tout cela cesse au plus vite. Quand le vent se calme enfin, le soulagement est immense. La joie aussi. Celle d'avoir surmonté cette épreuve avec succès. Puis vient la fatigue, subitement. L'adrénaline qui nous maintenait éveillés dans les conditions dantesques fait soudain défaut et l'on s'effondre dans un sommeil sans rêves. Enfin, pas tout à fait : l'un de nous doit rester à la barre pour quelques heures encore...

Un peu plus tard, nous continuions à progresser vers l'est, toujours au près serré, sur une mer où subsistaient les traces de la tempête de la veille : des creux sans rapport avec le

vent. Le bateau était encore un peu chahuté mais, comme les prévisions météo annonçaient à nouveau 25 noeuds dès le lendemain, on reprenait des forces aussi rapidement que possible. Alors que la nuit tombait, le vent a forcé : 20, 25, 30, 40 puis 45 noeuds établis. Le temps d'ariser les voiles et nous étions à nouveau sur le pied de guerre. Contre toutes les prévisions à notre disposition, la mer s'est déchaînée pendant 12h avec une violence impressionnante. Cela nous a valu une nuit blanche et quelques nouvelles avaries : le kayak, solidement amarré aux chandeliers bâbord, a été balayé par une grosse vague qui a arraché deux des chandeliers... Sans compter l'avarie de gouvernail qui se poursuivait : toutes les 6 heures, je retournais en cale pour essayer de refixer la mèche de safran à la tringlerie, mais mes réparations ne tenaient guère face aux forces en présence. Quand les éléments se sont enfin calmés, je suis littéralement tombé dans ma couche pour jouir de 5 h de sommeil réparateur tandis que Cécile prenait le relais sans avoir pu réellement dormir durant la tempête. Heureusement, ce dernier épisode venteux fut suivi d'un calme serein qui nous permit enfin de nous diriger au nord, vers les Gambier, en profitant d'une mer calme et d'un gentil vent de travers. La température s'éleva, jour après jour, comme par enchantement. Presque 3 ans après notre dernière visite, après 3300 milles parcourus et 24 jours de mer, nous avons mouillé l'ancre face à Rikitea. Je ne saurais exprimer fidèlement les sentiments que nous éprouvions sur l'heure tant était grande l'émotion qui nous étreignait d'avoir accompli cette traversée avec succès. À vrai dire, nous avions tous, je pense, une petite larme à l'oeil...

Jusqu'à la fin, le suspens aura été de la partie : entre le gouvernail qui menaçait de céder pour de bon, les vents qui semblaient s'être concertés pour nous contrarier et le réservoir d'essence qui se vidait dangereusement (650 L consommés, sur les 700 disponibles), j'ai bien cru que la traversée ne finirait jamais. Outre les diverses avaries, nous devions également faire face à un problème plus urgent : 3 des 4 cabines avaient été en partie submergées. Bien sûr, les quantités d'eau étaient faibles, mais les matelas, la literie et les vêtements étaient mouillés (et, pour certains, depuis 2 semaines). Sans un séchage rapide, ils finiraient par pourrir sur place dans une odeur pestilentielle.

Mais à Rikitea, il faisait beau. Le soleil brillait. La température était de 25°C... Alors, nous avons décidé de profiter de la vie ! Et merci à notre fidèle **Let It Be** qui nous a emmenés jusqu'ici, sans rechigner et sans se déliter !

• Eric Laruel

Pour en savoir plus: www.laruel.be



Construction, rénovation, nous vous apportons la solution !
Résine, Renfort, Peinture, Vernis, Antifouling...

Finres Group, Importateur Officiel
Rue J.Hovestraat 35 • B-1950 Kraainem
Tel: 02 721 47 07 • Fax: 02 720 16 00
www.finres-sa.com • info@finres-sa.com

