



LA GAZETTE DE L'A.R.B.

Anyvonne Restaurant Bar

N° 23 Août 2004

Aotearoa, la fin...



ÉDITORIAL

La Nouvelle Zélande nous laissera des nostalgies de rencontres et la mémoire de paysages émouvants mais sûrement pas de souvenirs de températures caniculaires. Nous commençons vraiment à avoir envie de revoir des paysages plus tropicaux, et surtout des eaux plus chaudes.

La Nouvelle Calédonie sera une première étape dans cette quête de rivages plus accueillants à la baignade ainsi qu'une nouvelle borne d'un voyage qui recommence.



SOMMAIRE

2004: retour à la navigation	Page 2	Vers la Nouvelle Calédonie	Page 10
Pour descendre vers le sud, le plus court chemin se révèle ne pas être... le plus long...	Page 3	Le "Service Public" français et la météo marine au large	Page 11
Dernières nouvelles des navigateurs	Page 4	Les photos de couverture	Page 12
Au bout de la traversée, les merveilles de l'île Sud	Page 5	La carte de la région	Page 13
Vers le Nord... Retour à nos premières amours	Page 7	La Cambuse	Page 14
Les Kiwis et les assurances.	Page 9		

2004: Retour à la navigation???**Depuis le temps qu'on lorgne vers le Sud**

Nous sommes le 1^{er} janvier 2004 à Opuā, dans Bay of Islands (en Nouvelle Zélande) et depuis déjà quatorze mois que nous avons passés dans ce pays, nous n'avons plus navigué sur de longues distances.



Pour rompre avec cette mauvaise habitude, nous avons décidé de commencer l'année 2004 par une croisière vers le Marlborough Sound. Ce n'est pas une grande traversée mais ça représente tout de même 530 milles, soit près de 5 jours de mer, à effectuer sans vraiment de possibilité d'escale, dans une région où la météo est généralement "dynamique".

Quant au Marlborough Sound, c'est un système de fjords qui se situe tout au Nord de l'île Sud et depuis le temps que nous parlons d'aller naviguer par là bas, (dans le genre retenez moi ou je fais un malheur!!!) nous allons enfin passer aux actes.

L'an nouveau commence donc plutôt bien et se présente même comme un grand cru. C'est bien normal: Cette année tout l'équipage de Getaway va basculer dans le soixantenariat... On ne peut pas faire moins!!!

En attendant cette "heureuse" échéance, nous passons donc à la réalisation de ce vieux projet de croisière,

Depuis trois bonnes semaines qu'on a

décidé cette traversée, on se fait livrer tous les matins par Email, des prévisions météo à 5 jours dans lesquelles on guette une fenêtre favorable. On en a déjà vu passer une vers la mi décembre, mais on l'a "gâchée" en restant fêter le réveillon de Noël à Opuā avec Fmurr, alors on espère que la suivante ne se fera pas désirer trop longtemps.

Pour cette fenêtre, notre attente est pourtant simple : on souhaite pour commencer, une journée de vent de secteur Sud-Est, suivie de 4 jours de secteur Nord, la force du vent ne devant jamais dépasser 20 nœuds dans aucune direction... Élémentaire!

Hier 31 décembre, les prévisions à 5 jours étaient: vent faible de secteur Est. Ce n'est pas exactement ce qu'on désirait mais on va considérer que ça



ira bien et que, si le vent est faible c'est mieux que de l'avoir fort et dans le nez...

Et puis on aura toujours le moteur...

C'est décidé: on y va...

Première conséquence: Réveillon un peu solitaire et plutôt "sage". Un tête à tête juste arrosé d'un peu de Saurmur local en apéro (Un vin qui s'appelle quand même "Diva!!!) et d'un peu de vin rouge pour accompagner les pattes de canard confites aux pommes de terre rissolées "bien d'chez nous" qui for-

ment l'ordinaire de nos "fêtes" depuis qu'on a quitté la France.

Ensuite, couchés tôt et levés pas tard, nous sommes en pleine forme pour profiter, en ce jour de l'an 2004, d'un temps superbement ensoleillé. L'été est maintenant bien installé dans la région.

La journée commence par un plein de gasoil et d'eau douce à la marina d'Opuā, histoire de manœuvrer un peu pour transpirer les miasmes de notre "réveillon"...

On profite de la marina pour passer un coup de fil à ceux de nos enfants qu'on peut joindre et qu'on interrompra, avec nos vœux, en plein milieu de leurs propres agapes (nous avons 11 heures d'avance sur eux...) et puis, en fin de matinée, nous voilà partis.

Par cette belle journée qui marque le début des vacances pour de nombreux néo Z, nous croisons plein de voiliers locaux qui s'offrent une petite ballade dans la baie des îles.



Le vent prévu faible d'Est se révèle faible de Nord et c'est au moteur qu'il nous faut sortir de la baie avant de mettre les voiles au près serré pour remonter vers North Cape.

Départ dans un fauteuil

Pour descendre vers l'île sud, le plus court chemin se révèle ne pas être... le plus long!!!

Eh oui, depuis la baie des îles, la route conseillée pour descendre vers l'île Sud consiste à d'abord remonter tourner l'extrémité du pays, à 100 milles au nord, avant de descendre vers le sud, le long de la côte Ouest.

Quand on regarde la carte, à première vue c'est assez surprenant mais ça le devient beaucoup moins quand on y regarde de plus près et qu'on constate que c'est, en fait, le plus court chemin.

Cette surprise tient à ce que sur la route qui longe la côte Est, East Cape est vraiment très loin dans l'Est et contraint à un long bord dans cette direction avant de pouvoir vraiment faire du Sud.

Mais la raison principale de ce choix est que sur cette route, la météo est moins brutale et surtout beaucoup plus prévisible à moyen terme.

On évite par là d'avoir à longer le Sud



Est de l'île Nord et de passer le détroit de Cook qui sépare l'île Nord de l'île Sud : Pour sa réputation, cette zone n'a rien à envier au raz de Sein.

On évite par là d'avoir à longer le Sud

Notre voyage commence donc lentement et confortablement. Le vent est juste suffisant pour pousser le bateau à quatre nœuds et la mer reste plate. Dans ces conditions, même le près serré est agréable...

Pourtant, notre capitaine unique et préféré a des doutes. Il commence à se demander:

" le choix météorologique de ne pas avoir trop de vent ne va-t-il pas être un choix trop timoré, avec pas assez de vent? La distance est trop longue pour tout faire au moteur... Va-t-on rester en calmes au milieu?"

On continue? On retourne? On s'arrête, on attend?"

Oh Noooooon!!! Let's go...

Retour aux nuits de veille...

Après une première nuit sans histoire, au cours de laquelle nous éprouvons la difficulté habituelle à nos départs pour trouver le rythme de veille, le lever du jour nous surprend en approche de North Cape.

Notre deuxième journée se passera à tourner l'extrémité du pays. En fin d'après midi, nous sommes devant Cape Rienga dont le phare, carte postale typique vantant le tourisme dans l'île Nord, attire beaucoup de visiteurs. Depuis notre cockpit, nous apercevons effectivement aux jumelles



une foule de touristes rassemblée près du phare au pied duquel nous passons. Dans cet environnement souvent hostile aux bateaux, on a un peu l'impression de faire partie de leur spectacle, comme un voilier qui passe la pointe du Raz, un dimanche d'été.

Dès que doublé Cape Rienga, la descente vers le Sud peut commencer. La route n'offre alors que peu ou pas d'abri avant New Plymouth, à 300 milles de là. Seules deux ou trois rivières hébergent des ports le long de la côte, mais l'accès de ceux-ci est encombré de barres dont le passage demande une bonne connaissance des lieux et n'est envisageable que par très beau temps.

Nous n'avons donc prévu d'escale et ferons route au large, à 50-70 milles de la côte. Nous n'approcherons de celle-ci que devant Cape Egmond, près de New Plymouth, avant de plonger vers l'île sud et la Tasman Bay, 150 milles plus loin.

Rencontre d'un autre type.

Une fin d'après midi, alors que nous progressons lentement à la voile, Gérard qui se prélassait dans le cockpit, entend par moments comme des bruits de ressac. Aussi loin de la côte et de tout danger c'est assez curieux... Une hallucination sans doute...

Et puis aussi, de temps à autre, il croit distinguer dans le lointain une sorte de petite colonne d'eau. Comme une mini

tornado... Très discrète... Tellement discrète qu'il se frotte les yeux pour s'assurer que ce n'est pas une illusion. Mais tout ça se reproduit plusieurs fois. Y aurait-il une relation entre l'image et le son???

Soudain, Eureka! Les deux phénomènes sont perçus en même temps et on comprend d'où ils viennent: Ce sont des souffles de baleines.

En regardant de plus près, avec des jumelles, on peut distinguer le dos d'un cétacé, à un petit mille de nous. Séquence "Hémotion". C'est la première fois que nous faisons une telle rencontre depuis notre départ. On a bien vu quelques globicéphales aux Canaries, entre Ténériffe et la Gomera, mais on n'a encore jamais eu une vraie baleine à portée de vue et d'ouïe.

Aujourd'hui, elle est bien un peu loin, mais enfin elle est là... On rêve plus qu'on n'observe, mais c'est quand même très excitant. Un peu comme quand nous avons aperçu nos premiers dauphins, un beau jour de 1997, au large des îles Scilly...

Le bouquet du spectacle sera pour le capitaine: Vous savez cette photo mythique de la grosse queue qui sort de l'eau à la suite du monstre qui plonge?



Eh bien c'est ce qu'il a vu le capitaine... Absolument!!! Ce sera d'ailleurs la fin de la représentation... Comme avec tout bouquet qui se respecte...

D'ailleurs, c'est l'heure de l'apéro et ça tombe bien: on va fêter l'événement...

A la séance BLU du soir, Daniel notre copain suisse qui erre alors en compagnie d'Anne dans le lagon de Nouvelle Calédonie, nous met sentencieusement en garde contre les collisions nocturnes avec les baleines qui dorment en surface... Ben oui mais qu'est-ce qu'on peut y faire? Même en scrutant la surface dans le noir, on ne les verrait pas... On ne va tout de même pas se mettre à l'avant du bateau avec une lampe torche pour les repérer? Alors...

Inch Allah!!!

Si ça continue à rester calme comme ça, qu'est ce qu'on va bien avoir à vous raconter???

Le lendemain matin on constate qu'on n'a pas cogné de cétaqué et qu'on flotte toujours.

On constate aussi l'absence de vent, sur une mer qui semble un lac d'acier poli où se reflète le ciel, façon Monet... Alors, moteur!

Nos prévisions météo de départ se révèlent correctes: Pas beaucoup de vent, c'est sûr... Cette traversée totalisera 70 heures de moteur...

Mais le calme et la mer plate, même avec de temps en temps, le bruit du spinnaker d'acier, c'est quand même mieux que la mer déchaînée et le vent dans le nez...

Alors... On se souviendra de la plus grande partie de cette traversée comme d'une période de repos, juste troublée par la nécessité des quarts de veille. Ces derniers seront d'ailleurs d'autant plus mal vécus que nous n'apercevrons jamais aucun autre bateau durant tout le voyage. Ni le jour, ni la nuit... Ces quarts sont ils bien utiles?

Bref, vivre en bateau c'est quand même bien...surtout quand on est au mouillage!



En mer plus qu'ailleurs: Si tu veux la paix, prépare la guerre...

Mais nous ne sommes pas encore arrivés et la météo que nous surveillons de près tous les jours malgré sa bonhomie apparente, nous annonce la détérioration de ce calme et de cette sérénité, avec l'approche d'une dépression et une perspective de vent fort de secteur Nord pour le dernier jour du voyage.

Effectivement, au matin de ce dernier jour, devant l'entrée de Tasman Bay, à 50 milles du but, le vent se lève du Nord Ouest et nous invite rapidement à prendre un ris, puis deux et à rouler du génois. Ça souffle vite à 35 nœuds et nous filons vent arrière, tribord amure à 7 nœuds: ça change d'hier !...

A l'approche de Farewell Spit, une langue de sable très longue qui débordé l'Ouest de l'entrée de Tasman Bay au ras de la surface de l'eau et qu'il convient de déborder d'au moins deux ou trois milles, la pluie se met de la partie et la visibilité devient quasi nulle.



L'obstacle est trop bas pour être localisé au radar mais le GPS nous montre

bien que ça ne va pas le faire, que nous ne passerons pas sous cette amure et qu'il va falloir abattre et empanner. Exécution donc...

La mer est croisée et agitée mais pas encore trop creuse et le bateau reste bien obéissant à la barre. L'empannage est donc "presque" contrôlé. Assez brutal tout de même: Dans le mouvement, on voit gicler sur le pont, le pontet qui retient le palan de grand voile à la bôme: il vient de se faire arracher... Heureusement, un "bout" de sécurité double cette fixation depuis notre première traversée du golfe de Gascogne, il y a déjà bien longtemps. Nous avons alors expérimenté pour la première fois la fragilité de ces pontets, en voyant tomber le frein de bôme lors d'un empannage involontaire. Le capitaine avait alors réparé provisoirement et doublé par précaution tous les pontets sensibles (dont celui du palan de grand voile) avec des anneaux de "bout". Plusieurs fois depuis, comme rien ne se passait, il a été tenté de nettoyer la bôme de ces "excès" de précaution qui sont des bricolages pas très jolis, mais il a toujours renoncé. Il a bien fait! Aujourd'hui, six ans après, la précaution vient de se révéler utile: Malgré la rupture de sa fixation, le palan de grand voile est resté en place et

a évité à la bôme d'aller se fracasser sur les haubans... Ce "bricolage" nous permettra même d'arriver jusqu'à l'abri sans avoir à réparer acrobatiquement dans le clapot.

Il sera tout de même temps d'arriver: Le soir quand l'ancre tombera dans l'eau, le "bout" de sécurité qui venait d'être soumis à quelques heures éprouvantes de louvoyage sera usé et réduit à un fil prêt à casser...

Et prépare toi à t'adapter...

Nous avons prévu d'aller mouiller à l'abri de l'enracinement de Farewell Spit, à près de 18 milles dans l'Ouest de son extrémité et donc pile dans le vent. Sitôt la pointe passée, nous avons viré dans cette direction, et nous sommes engagés dans une bagarre humide contre le vent et la mer. Une bonne heure d'efforts au louvoyage nous montre qu'à cette allure, les 18 milles vont en devenir 35 et que nous ne serons pas arrivés avant la tombée du jour. Nous décidons donc



de laisser porter et de viser une pointe de la côte, à notre Sud, qui devrait nous procurer un abri satisfaisant. C'est à peu près à la même distance, mais c'est sous le vent; le chemin nous prendra donc deux à trois fois moins de temps avec quatre fois moins de peine...

Ainsi, vers 19 heures nous terminons notre traversée en mouillant devant une superbe plage, blottis derrière une petite avancée rocheuse qui en forme l'extrémité nord, en compagnie de deux bateaux locaux.

L'abri sera excellent, pendant ce qui se révélera être un fort coup de vent d'Ouest qui durera trois jours.

Dernières nouvelles des navigateurs

Après un long séjour en Nouvelle Calédonie (3 mois), nous repartons vers le Vanuatu (anciennement Nouvelles Hébrides) après avoir fait le plein de retrouvailles avec nos amis de Nouméa.

Devant nous: l'inconnu des pays peu développés et pas trop modernes. Ensuite, nous devons nous mettre à l'abri des cyclones, pour 6 mois.

Aux îles Solomon ou en Australie, ce n'est pas encore décidé.

A suivre...

Au bout de la traversée: les merveilles de l'île Sud.

Découverte du célèbre "Abel Tasman National Park", sous les intempéries.

Durant tout ce coup de vent qui a salué notre arrivée, nous pourrions admirer l'immense plage de sable "orange" de Totaranui Beach, entourée de montagnes à la végétation sauvage et impénétrable. L'endroit est situé à la limite nord du célèbre "Abel Tasman National Park"; cela signifie que la nature y est superbe, très protégée et que beaucoup de touristes backpackers, à la mode kiwi, y font de la randonnée et du camping.

La plage n'est donc pas exactement déserte, mais elle est tout de même très peu peuplée et on n'y aperçoit aucune infrastructure depuis la mer. Quelques camps sont cachés dans le bush mais, vue du bateau, la nature paraît complètement vierge.

Seuls signes d'activité touristique, de petits bateaux-taxi viennent tous les jours, sur la plage devant nous, livrer leur cargaison de campeurs et en charger une autre. Beaucoup de randonneurs se font débarquer ainsi quelque part sur la côte pour marcher quelques jours avant de se faire récupérer plus loin. Le long de leur parcours il peuvent louer des kayaks de mer et se livrer au sport nautique le plus populaire du pays.



Toute cette activité sportive nous fait un spectacle sympathique pendant notre attente d'un temps meilleur.

Trois jours durant, nous vivons le coup de vent typique, très courant dans la région: des rafales à 40 nœuds accompagnant la pluie, quasiment sans interruption. On est bien abrités et l'ancre est bien accrochée; la vie reste donc très cool. Seul inconvénient: on n'ose pas descendre à terre car on a beau avoir de l'eau à courir sous le vent, on préférerait être à bord si jamais on dérapait.

Avant la frénésie culturelle de la "grande ville" (de province)

L'étape suivante, une petite journée de navigation, nous conduit à Nelson. Il fait beau et vue de loin, accrochée à des collines verdoyantes adossées aux montagnes de l'île sud, la ville nous paraît bien accueillante.



C'est la "grande ville" de la région: située tout au fond de la Tasman Bay, elle abrite un port plutôt actif à la pêche et au commerce,

derrière une très longue digue naturelle de sable et de cailloux. Le chenal d'accès traverse une zone de petits fonds qui transforment la houle de nord en méchant clapot, très vite déferlant. A notre arrivée, comme la profondeur est partout suffisante pour faire flotter Getaway, on avait un peu tendance à prendre des libertés avec le balisage et à couper un peu les virages; mais ces conditions de mer nous ont très vite ramenés dans l'axe du chenal, là où c'est le plus profond...

Tout au fond du port on trouve une marina qui a l'air bien calme et très protégée. C'est là que nous pensons laisser Getaway pendant notre voyage en France prévu au mois d'avril, après deux mois d'errances dans la région et le Marlborough Sound,

Le centre ville a le bon goût de se trouver à une portée de pédale du port de plaisance et vite, nous sortons les vélos, car après 10 jours sans descendre à terre, on a très envie de se dégourdir les jambes.

Un super marché est situé à mi chemin du centre et la vie en est toute simplifiée. On devra faire les vivres pour deux bonnes semaines en réparant d'ici: deux tours de vélo et l'affaire sera dans le sac (plus justement l'avitaillement sera dans les soutes...). Première impression: apparemment de la même taille que Whangarei, cette ville a tout de même un peu moins l'air d'une ZAC et fait plus chic/ branchée.

Un peu d'activité touristique donne un semblant de tonus à son atmosphère de petite ville de province. On y trouve des cafés, des terrasses, des pubs Irlandais, avec souvent des spectacles et de la musique live...

Ce n'est pas Wellington bien sûr... Mais on peut facilement y passer quelques jours sans s'ennuyer, à explorer les troquets en écoutant de la musique et plus généralement à humer l'atmosphère culturelle de la ville.

Pour notre part, nous y passerons cinq jours pour faire le plein d'agitation, avant de reprendre la mer vers le Marlborough Sound,

Evocation de nos ancêtres voyageurs et intrépides.

A 40 milles au Nord Est de Nelson, le French Passage commande l'accès au Marlborough sound depuis la Tasman Bay.

De nombreux noms de lieux ont des consonances françaises dans la région. Ils témoignent de l'activité exploratrice de nos compatriotes au 18^{ème} siècle, avant que les choses n'évoluent définitivement, ici, à l'avantage des britanniques. Ainsi, la grande île qui forme le côté Nord du French passage s'appelle d'Urville Island, en souvenir du passage des bateaux de Dumont d'Urville.



Le French passage est un goulet d'environ trois cent mètres de large, dont 25 seulement sont navigables et dans lequel les marées génèrent jusqu'à neuf nœuds de courant. C'est le genre d'endroit que l'on prend soin d'emprunter avec le courant plutôt que contre, et même de préférence à l'étale.

Juste avant de nous y engouffrer, une cinquantaine de dauphins joueurs nous feront une haie d'honneur, comme pour nous dire "vous êtes sur la bonne route".

Ce jour là, il fait beau, la mer est belle et c'est tant mieux: table de marées en main, nous passerons juste au bon moment, au milieu de marmites de courant déjà bien impressionnantes...

Avec en plus la sensation tenace que le chenal se rétrécit au passage de Geta-way...

Nous voici enfin dans le Marlborough sound!!!

Tellement vanté... Tellement espéré...

Sur le coup, il faut dire que nous ne sommes pas déçus.

Mille après mille, un paysage de fjords encaissés entre des côtes abruptes couvertes d'une végétation impénétrable, se dévoile lentement. Tout autour de nous... Plus d'horizon nulle part. Après le large, le dépaysement est total...



Les montagnes à demi dénudées, aux lignes de crêtes bien découpées, sont comme dessinées par un gamin. Certaines sont toutes plissées: on dirait de gros chiens assoupis, le museau entre les pattes. (vous savez ces chiens chinois qui ont beaucoup trop de peau pour recouvrir leur corps et que ça leur fait des plis partout...) D'autres ont opté pour une coiffure à l'iroquoise, vert sapin, sur le sommet de leur crâne rasé.

Nos promenades à terre sont limitées car les sentiers sont peu nombreux au départ du rivage et le bush est quasiment impénétrable. Quand c'est possible, nos ballades nous régaleront du chant des cigales, de quelques touches de civilisation avec des hortensias bleus demi sauvages et de fougères, de la plus fine à la plus géante.

Bien que ce soient les vacances d'été à "kiwiland", peu de voiliers croisent par ici et nous serons fréquemment seuls, au milieu de la nature vierge... Idyllique...

Le "progrès" se glisse vraiment partout...

Enfin presque, parce que le Marlborough sound abrite aussi quelques nuisances ...

Une activité intense d'élevage de moules et de saumons a entraîné un peu partout l'installation de fermes marines. Elles sont bien balisées, ne gênent pas la navigation et il reste encore beaucoup de place et plein d'endroits pour mouiller sans les voir et pour les oublier. Mais quand même...

Certaines montagnes ont été indéniablement belles, mais les hommes n'ont pas fait dans la finesse architecturale en y éparpillant de petits cubes de béton anarchiques et moches. Parfois, de vilaines routes saignent le flanc de collines dépouillées de leur bush original.

Par endroits, le bush a été remplacé, par d'immenses plantations de résineux. Après l'abattage, ces zones sont aussi belles qu'un paysage de ville bombardée. Économie oblige: les résineux, ça doit rapporter plus que le bush...

Ceci est un peu contradictoire avec les informations des guides touristiques qui décrivent l'âpreté sauvage de ces paysages ... Bah, on peut supposer que leurs commentaires s'adressent plutôt aux marcheurs du "Tasman Track", qui ont sûrement une vision terrestre très différente de la notre.

Le vent aussi d'ailleurs...

Dans ces canaux très encaissés, la navigation est assez protégée et on s'y sent dans un petit paradis chaque fois qu'on écoute la météo annoncer les coups de vents qui constituent le quotidien de la zone météo voisine (Cook strait).

Car nous écoutons toujours régulièrement et religieusement la météo à 7h30, 13h30 et 17h30 tous les jours. Dans ces régions, on ne rigole pas avec ça... Même dans les sounds, il est important de savoir comment le vent va se comporter. Pour naviguer à l'aise, mais aussi pour dormir confortablement.

En effet les vents de 40 à 50 nœuds

du large nous atteignent jusqu'ici par rafales. Même dans les coins protégés, car le choix d'une crique abritée du secteur de vent prévu (par exemple du sud) n'empêche pas celui ci de contourner les montagnes, faire le tour de la baie et vous arriver dessus par le Nord...



Circonstance aggravante pour le confort du sommeil: La plupart du temps les fonds sont trop importants pour mouiller aisément et il n'est pas rare qu'il faille le faire par plus de 25 mètres.

Pour compenser cela, les yacht club locaux ont équipé de corps morts beaucoup des endroits "mouillables" et c'est bien pratique... Nous cherchons donc généralement pour dormir ces corps morts bien solides, installés à l'abri du vent prévu pour la nuit. Ce ne sera jamais bien difficile.

Par contre, le shopping se fait rare...

Mais c'est pas tout ça, au bout de douze jours on n'a plus de légumes ni de fruits... Et par ici les épicerie ne courent pas le bush.

Un jour, on aperçoit une sorte de village au loin et l'espoir nous gagne... Renseignements pris, à terre, ce n'est qu'une base d'expédition de moules où il n'y a rien à vendre. Même pas de moules... Alors on continue...

Contre toute attente, dans une crique paumée de chez paumée (Wilson Bay) on tombe sur une maison isolée qui se révèle être un bar-restau-épicerie basique tenu par un couple de germains amoureux de la "Robinsonnade Cru-soesque". Nous avons pu y acheter quelques légumes du jardin (super garantis sans pesticides) et des blancs de poulet surgelés(moins garantis sans OGM...). Le sourire des tenanciers n'était pas compris dans le prix mais bon, nous avons pu continuer notre périple dans le vert, en évitant le scorbut...



Vert c'est vert...

Eh oui toutes les nuances du vert bleu au plus jaunâtre, en passant par le roussâtre, le cendré, l'éclatant, le tendre, le vieux... Que de verts! Nous n'imaginions pas qu'il pouvait y en avoir autant!

Mais voilà, ce qui devait arriver arriva: on s'est mis à saturer de tout ce vert de l'eau et des rivages.

Circonstance aggravante: après un ou deux jours magnifiques de soleil, avec hamac accroché à l'arrière et tout le toutim, la pluie revenait toujours, fidèle, régulière... Et alors là, peut être l'avez vous remarqué, le vert sous la pluie devient encore plus verdâtre, plus glauque et plus aquarium que d'habitude. C'est encore plus vrai dans cet univers dont l'horizon est absent...

Alors on s'est mis à rêver sans réserve de bleus et de lagons, et on a bien dû se rendre à l'évidence: on n'est décidément pas des gens de rivière. Nous ne passerons pas notre retraite sur une péniche...

Même les moules sont vertes...

Pour conjurer cette attitude négative, une solution: retrouver la civilisation avec bistros, marina, douches chaudes, restos

et rues animées... Non, nous ne sommes pas si exigeants: une seule grand rue, même non animée, fera l'affaire. Alors le 2 février au matin, nous mettons le cap sur Havelock, petite bourgade située tout au bout du sud du Pelorus sound.

Nous commencerons notre traitement le soir même avec un superbe plateau de fruits de mer arrosé d'un Stoneleigh blanc du tonnerre de Brest.

Le lendemain nous le continuerons avec une grasse matinée jusque 9h30!!! Il fait doux, la douche de la marina est chaude, abondante et bien installée. La vie redevient belle!!!

On flânera le long de LA rue principale et quasi unique. On essaiera tous les fish and chips, bar du port et autres restos à moules.

Ah oui, on a oublié de mentionner que Havelock s'auto-proclame capitale mondiale de la grosse moule verte. (C'est un peu comme une moule d'Espagne qui aurait une coquille vert fluo.) Tous les restos en proposent, accommodées de plein de manières différentes: marinées, grillées, gratinées, séchées, au four... Après quelques hésitations devant la taille des bêtes, on s'est lancés dans la dégustation et ma foi c'était fort bon!

On profitera de cette escale pour régler les problèmes bi mensuels habituels: lavage du linge dans la laverie

self service de la marina, courses pour deux semaines à l'épicerie "general store", pleins de gasoil et d'eau potable. Ensuite on pourra repartir, parés pour l'aventure...

Impatience et Nostalgie ...

Notre projet initial était de rester dans cette région jusque fin mars, pour prendre à Nelson l'avion vers la France. Pourtant, dès à présent il est clair que cette ambiance de rivière nous pèse un peu et l'idée va bientôt germer d'abrèger notre séjour...

Chacun sur Getaway commence à penser à voix haute:

"-Et si on retournait dans l'île nord avant de rentrer en France?"

-Il n'y a après tout que 5 jours de navigation jusqu'au Northland...

-Même que pour quitter le pays pour la Nouvelle Calédonie, en mai prochain, ce serait plus facile en partant d'Auckland..."

Ce qui aurait pu jusque là nous paraître un peu débile devient tout à coup très logique...



Poussée par l'envie, la décision est vite prise: "On repart vers le nord dès que la météo s'y prête".

Vers le Nord... Retour à nos premières amours...

La météo sera d'ailleurs très coopérative car dès le 5 février nous quittons le Marlborough sound avec la perspective joyeuse de retourner à Great Barrier pour revoir Carol et Tony ainsi qu'à Opuā, pour Sue et Ladislav...

Heureux quoi!!!

Pour les mêmes raisons qu'à l'aller, nous empruntons le chemin par la côte Ouest et le Cap Rienga. Cela permet moins d'escales que la côte Est mais météorologiquement parlant, c'est clairement plus sûr pour arriver vite.

Départ en fanfare...

Tôt le matin, nous mettons cap au Nord, juste avec le début du coup de

vent habituel, prévu sur la zone Cook. Plus haut, ça devrait s'arranger mais ici ça va devenir pire. Alors, avant que ça ne se déchaîne vraiment, on se dépêche.



En fait, le vent est déjà assez fort quand nous sortons des "sounds". La mer est hachée, clapoteuse et se creuse rapidement.

Tout pour plaire... On va vite devoir prendre deux ris et ramasser la moitié du génois pour étaler plus confortablement les 35 nœuds de vent qui nous courent après.

Enfin, le capitaine ne ronchonne pas trop puisque nous sommes vent arrière et que nous avançons bien. Nous ferons ainsi plus de 140 milles pendant les premières 24 heures.

Côté amarinage, ce n'est pas aussi brillant. Après des semaines à se baigner sur la mer plate des fjords, nos petits estomacs ne sont plus amarinés et pour midi nous nous contenterons de sandwiches. Le plus clair de notre "activité", cette première journée, va consister à ramper des sièges du carré à la table à carte, à la couchette et régulièrement quand même jusqu'au cockpit aussi, pour surveiller la mer...

Pour un parcours en pantoufles...

Le soir, comme prévu, le vent se calme un peu. On peut alors renvoyer un ris et manger de bon appétit l'ajiaco que la cuistot avait eu la bonne idée de préparer la veille.

Qu'est-ce qu'on apprécie un plat cuisiné tout prêt en pleine mer, quand on n'a pas le cœur à préparer quoi que ce soit!



Durant la nuit le vent va mollir jusqu'à dix nœuds et le ciel nous fera cadeau d'une magnifique pleine lune.

Vous a-t-on déjà dit combien il est agréable d'avoir la lune pour nous accompagner durant les quarts de nuit? Les traversées par nouvelle lune, avec un ciel noir comme de l'encre, sont nettement moins agréables... Enfin pour nous...

La journée du lendemain sera faste: beau temps, vent de 20 nœuds par le travers et tout dessus... Derrière nous, plus au sud, ça se déchaîne mais nous sommes passés à temps.

A bord, la vie normale reprend son cours: lecture, dessin, broderie... Pour couronner le tout: à la tombée de la nuit, on pêche un superbe thon de 4 kilos! Assez rare pour nous, cette pêche mérite d'autant plus d'être signalée que c'est le premier thon que nous capturons de tout notre voyage. Nous avons ramené plusieurs fois des bonites, mais jamais de vrai thon. Voilà, c'est fait... Et en plus, c'est succulent...

La remontée durera cinq jours pendant lesquels nous nous féliciterons régulièrement du choix de route par l'Ouest, en écoutant la météo qui annonce régulièrement des vents forts sur la côte Est.

Qui se termine à Wonderland.

Nous terminons en beauté notre voyage retour, dans la baie de Whangaroa, tout au Nord Est de l'île nord. Cette escale décidée inopinément, pour mettre un terme à une navigation devenue louvoyante de-

puis que nous avons tourné North Cape, s'est révélée une super bonne surprise. C'est une baie absolument magnifique, bien fermée donc bien protégée, et odoriférante de toutes les plantes sauvages qui l'habitent. On y accède par une étroite ouverture dans une falaise imposante qui donne le sentiment un peu magique d'entrer dans un pays merveilleux... Wonderland...

Le lendemain, un petit tour au "bourg" (3 maisons autour d'une petite marina, mais un general store) nous permet de refaire le plein de légumes frais pour accompagner notre thon.

Un mois d'errances le long du Northland.

Après ce petit repos bien mérité (nos repos sont toujours mérités...) nous repartons pour 24 heures de navigation jusqu'à Great Barrier Island où nous allons surprendre nos amis Tony et Carol, fidèles au poste à Whangaparapara.

Nous passerons ensuite les mois de février et mars à errer le long de la côte nord est, de la presqu'île de Coromandel jusqu'à Whangarei.

Nous y subirons à peu près toutes les sortes de temps: du plus mauvais, avec plusieurs fois 50 nœuds de vent, au plus beau, permettant même quelques baignades... Disons de 10 secondes à 5 minutes (le record): le temps de rincer le savon et hop on remonte!

Rencontres sous le parapluie...

L'annonce d'un coup de vent de Sud Ouest nous incite un soir à aller nous "cacher" dans une crique bien abritée de Port Fitzroy, sur Great Barrier: Kiriwiri bay.



Qui trouve t'on en arrivant, déjà installée dans la baie? Toute l'équipe d'Oracle (rescapé Américain de l'America's Cup), avec le voilier de la coupe, une escadrille de six vedettes (des petites et des grosses) et un petit paquebot de "soutien logistique"... L'équipe au complet.

Ils remplissent la baie à eux tous seuls... Le lendemain matin, tout ce beau monde se met en route: le fier coursier, grand voile haute, manœuvré par son équipage vedette, suivi de ses satellites ... Vu l'état de la mer au loin et les rafales de 50 nœuds annoncées, on les pense partis pour un petit cabotage d'entraînement; on n'imagine pas qu'ils vont traverser vers Auckland, à près de 50 milles de là. C'est pourtant ce qu'ils feront... On ne pourra pas dire, lors de la prochaine coupe, que ceux là ne se sont pas exercés par gros temps. Peut être ont ils été échaudés par la piètre performance de Team New Zealand l'an dernier, qui n'était pas préparé pour les vents forts?

Ils sont arrivés à bon port à Auckland; on a vérifié plus tard !!!



La plaisanterie des 50 nœuds a duré trois jours de suite. Trois nuits aussi, pendant lesquelles on a dormi en pointillés entre les embarcées du Getaway, quelques dérapages de l'ancre et les changements de mouillages pour chercher le meilleur abri en fonction des humeurs du vent qui hésite entre le SE et le SW... C'est la vie de bateau quoi!

Suivent deux jours de temps calme pour nous reposer uaaaaaaaaa peu et ça repart! Avec de la bruine cette fois ci, mais pour un jour seulement car le temps se met enfin presque au beau... On va pouvoir se permettre de laisser sans crainte Getaway tout seul au mouillage, pour aller faire quelques courses de frais à terre. L'Épicerie de Port Fitzroy est bien achalandée et, en prime, les tenanciers sont gentils et très souriants, ce qui ne gâte rien.

C'est à Port Fitzroy que nous croisons à nouveau Akimbo et son équipage que l'on n'avait plus revus depuis Bay of Islands en décembre. Michel, le skipper, entraînera Gérard à la chasse sous marine; ce qui aura le double mérite de dégourdir le capitaine et de nourrir l'équipage.

On profitera d'être nombreux pour aller faire honneur au seul bistrot du coin qui se trouve juste en face de notre mouillage. Ça nous fait, comme qui dirait, un air de retour à la civilisation, car cela fait plus d'un mois qu'on n'avait pas fréquenté ce genre de lieu de perdition.

L'appel de la fête...

Nous sommes maintenant mi mars et avec la St Patrick approche l'anniversaire d'Anyvonne. On se décide brusquement à repartir vers le nord pour retourner à Whangarei et fêter tout ça là bas...

On sait qu'on y retrouvera F'murr, qui n'engendre pas précisément la mélancolie, et qu'Altair nous y rejoindra.

Ca va chauffer...

Le 18, la St Patrick sera un entraînement convenable à la soirée d'anniversaire du lendemain:

Le resto "le Tango" abritera nos agapes, et la "piste" continuera jusqu'assez tard dans la nuit avec la visite de plusieurs bars avec music live.



Croyez nous, la soixantaine d'Anyvonne a été bien fêtée!

Le lendemain, la toute nouvelle soixantenaire a même reçu un super cadeau: l'annonce de la naissance d'une nouvelle petite fille!!!

Selva est arrivée avec 15 jours d'avance sur les prévisions.

Vite, vite, on rentre en France...

Getaway en Nouvelle Zélande, le retour...

Après un séjour d'un mois en métropole, où nous avons arrosé les "futurs" 40-20 ans de GG (Comme il se plaît à dire. Cabotin va!) et l'arrivée de Selva (qui est belle comme un cœur) nous revenons au Getaway.

Ce retour a été un peu vécu comme une punition: deux fois 36 heures de voyage dont 24 de vol, à un mois d'intervalle, ça nous a paru vraiment trop. Rarement la vue Getaway n'a été attendue avec autant d'impatience...

Dès notre arrivée à l'aéroport, l'hiver néo Z est là... Froid... Pluvieux... Mais nous bénéficions ce jour là d'une éclaircie locale, lumineuse et très personnelle: François et Françoise sont là aussi, très fiers de nous faire profiter du tout nouveau "CampingVan" qu'ils viennent d'acheter au marché de Second-hand.



Il faut dire qu'il ne passe pas inaperçu leur véhicule: Sur fond "blue lagoon", un nuage de poissons coralliens se dispute toute la surface de la carrosserie. Des petits, des gros et même quelques énormes... De toutes les couleurs... Juste comme sous la surface! Ça donne envie de sortir palmes, masque et tuba...

Au début, on est un peu étonnés de voir les gens dans la rue se retourner sur notre passage, les enfants rire aux anges et nous faire coucou en traversant au feu rouge, mais on s'y habitue

vite. C'est plutôt sympa, de provoquer ainsi de la joie et du bonheur...

"Lâche" agression dans Bayswater marina

L'arrivée à la marina où nous attend Getaway, est un peu moins cool.

Pendant notre absence, sans doute poussé par le vent, un bateau beaucoup trop entreprenant, en route vers sa propre place, s'est laissé aller à venir "caresser" notre annexe qui pendait tranquillement sous le portique arrière de Getaway.

Elle a dû trouver ça sympa et s'accrocher un peu aux chandeliers de son séducteur. Pour se dégager de ce subit attachement, ce dernier a dû mettre en œuvre des moyens brutaux car tout un boudin gonflable a été arraché du fond en polyester de notre pôle annexe et ce fond lui même s'en est trouvé tout fissuré...



Les kiwis et les assurances.

Après son accrochage avec notre annexe, la propriétaire du bateau agresseur était repartie naviguer aux Tonga quand nous sommes revenus à Auckland.

Avant de quitter le pays, elle avait simplement laissé un mot au directeur de la marina, se plaignant amèrement que des obstacles puissent se tapir sur le trajet de son bateau, dans cette marina; rapportant que cet incident lui avait valu d'importants dégâts mais qu'elle s'en était débrouillée toute seule. Elle annonçait donc royalement qu'elle ne soumettrait pas de facture pour ses propres réparations...

De Getaway et son annexe, pas un mot!!!



Devant l'expression de mon indignation face à un tel comportement, juste tempérée par un manque de vocabulaire anglais

et d'agilité verbale, le directeur m'a expliqué, avec un peu de gêne, qu'ici ce comportement est une attitude défensive "normale" en Nouvelle Zélande. Que la pratique courante lors d'un accident (en bateau, en automobile...) est de nier toute responsabilité. Tout au plus communique-t-on à l'adversaire les coordonnées de son assurance (quand on en a une, car ici elle n'est jamais obligatoire).

Le constat amiable n'existe pas et ce sont les assurances qui gèrent les conflits, selon les informations que leur communiquent leurs clients et les témoignages qu'ils ont pu collecter.

C'est important à savoir car ça n'aide pas à la gestion d'un sinistre, pour les pauvres visiteurs francophones comme nous...

Conseil: En cas d'accident, même bénin, faire appel à la police et/ou dénicher des témoins dans la mesure du possible.

Le capitaine est dans tous ses états... C'est ennuyeux car notre visa est limité à fin mai, et avec la mauvaise volonté que montre la partie adverse pour résoudre rapidement le problème, on commence à envisager de quitter le

pays avec l'annexe non réparée, ce qui n'est pas réjouissant. (voir encart sur les assurances en Néo Zélandie) Par l'entremise du directeur de la marina, les choses finissent par se normaliser assez vite; les informations

nécessaires ont pu être échangées entre les parties et notre assurance alertée. Bref, en une quinzaine de jours, l'annexe est réparée, avec l'accord de NOTRE assurance, et le problème réglé.

Après les Kiwis, les Kanaks...

Après toutes ces émotions, nous pouvons nous préparer vraiment à mettre le cap sur la Nouvelle Calédonie.

L'équipage se renforce, avant l'épreuve...

Le délai imposé par la réparation de l'annexe va être mis à profit par le capitaine pour intégrer à bord un nouvel équipier en vue de la prochaine traversée. C'est un barreur expert, venu



tout exprès d'Allemagne.

Après nous être séparés, à Whangarei, de notre vieux pilote de barre à roue, nous dépendions du seul pilote électrique "in board" pour barer *Getaway*. Donc en cas de panne : plus rien!.. Avec la perspective des longues traversées à venir, jusqu'à Nouméa d'abord et de l'Océan Indien ensuite, c'était lui accorder une bien grande confiance. On pouvait en racheter un second, en secours, mais GG a préféré diversifier et pouvoir, en cas de besoin, confier la barre au vent. Il a donc fait venir à Auckland ce nouvel équipier qui s'appelle Windpilot et est régulateur d'allure de son état. Fier de sa robuste constitution en fonte d'aluminium, ce dernier s'est laissé installer sans problème sur la plate-forme arrière de *Getaway*. Il a bien fallu concéder quelques aménagements pour qu'il coexiste avec l'échelle de bains, mais tout s'est passé gentiment et ce nouveau jouet est à poste, à temps pour le départ.

Une traversée bien préparée

Côté avitaillement, le camper-van-aquarium des copains va nous permettre de faire les courses de départ "dans un fauteuil". Vous rigolez?

Vous ne connaissez pas votre bonheur, vous les citadins véhiculophones, qui faites vos courses au super marché sans même y réfléchir... Auto-parking-caddy-coffre, direct fournisseur-consommateur. Faites donc les courses pour quinze jours comme nous, avec votre petit vélo, vos petits bras et votre gros sac à dos, au super marché qui est à six kilomètres de là, vous m'en direz des nouvelles.

Eh bien pour une fois, on se l'est jouée "Royale de Luxe" en remplissant le van de cartons de bouffe, directement sur le parking du super marché. L'avitaillement était d'autant plus important et lourd que la Nouvelle Calédonie étant réputée trrrrrès chère, on a fait un plein maximum de denrées diverses et variées.

Côté météo, nous analysons depuis trois semaines les prévisions à 5 jours que nous nous procurons quotidiennement (et gratuitement) par Email, auprès des services américains.



Quand une fenêtre pas trop défavorable est apparue pour le début de notre traversée, nous l'avons fait confirmer et prolonger, en achetant au gourou de la météo néo zélandaise une analyse personnalisée selon notre plan de navigation. Livrée par email le lendemain, cette dernière prévoit pour un départ le 16 mai, un peu de calme les premiers jours, puis l'agitation associée au passage d'un front, avant de retrouver le régime des alizés à l'approche de la Nouvelle Calédonie. Donc du calme d'abord puis rien qui devrait dépasser 25 nœuds: On considère donc que ça devrait le faire...

Côté amis, nous avons fait le week end précédent un aller retour en bus jus-

qu'à Opuia pour un dernier adieu plein d'émotion à nos chers amis Sue et Laddislaw.

Nous pouvons donc mettre les voiles sereinement et c'est super lestés et sous régulateur d'allure que nous mettons en route le samedi 15 mai à midi à Auckland.

La traversée devrait durer une dizaine de jours, pour parcourir les quelques 1100 milles qui nous séparent de Nouméa.

Et c'est parti... Adieu Kiwis...

Pour le début de la traversée, les prévisions météo se confirment: beau temps et vent faible. On entendra donc beaucoup le moteur pendant les 3 premiers jours... Ça fait bien du bruit pour nos pauvres oreilles mais ça fait aussi des milles derrière nous, sur la route de Nouméa. Et puis, à part le bruit, ça fait tout de même des jours bien confortables avec la mer quasi plate et le peu de vent par trois quarts arrière.

Dans la nuit de mardi le front annoncé se présente au rendez vous. Le vent se lève au sud ouest et se renforce à 25 nœuds. Cette allure, entre travers et "bon plein", nous rend très rapide mais aussi nous présente la mer par le travers, et ça c'est moins rigolo. Si la vitesse augmente, le niveau de confort diminue beaucoup ... Ça dure comme ça tout mercredi et jeudi. Le vent remonte lentement vers le nord ouest et par moments on se retrouve carrément au près serré avec une mer très creuse.

Le jeudi soir on est dans la zone de traîne du front, les grains et les rafales sont toujours aussi brutaux mais on espère que ça va se calmer bientôt.

On empanne, on empaaaaanne...

Vers une heure du matin, dans la nuit de jeudi à vendredi, l'équipier de quart se fait bousculer par une embardée et s'affale sur la commande du pilote électrique, dans la descente du cockpit. Ainsi, sans avoir rien demandé, le pilote se trouve débrayé et le bateau laissé à lui même! Suivant ses mauvais penchants habituels, Getaway abat alors en grand et avant d'avoir compris le pourquoi du comment de ce qui nous arrive, c'est l'empannage.

Brutal et bruyant!!!

Réveil en sursaut du capitaine...

A première vue il n'y a rien de cassé. Du moins on ne voit rien, car il fait une nuit d'encre (toujours cette fichue nouvelle lune) et la lumière de la torche est bien faiblarde... On remet sur la route en re-empannant prudemment, et le capitaine décide alors de confier la barre à Windpilot. Pour voir...

A première vue ça se passe très bien. Le régulateur d'allure fonctionne à merveille et malgré la mer et les rafales, il nous maintient sur le cap presque aussi bien que son collègue électrique. Il a bien l'inconvénient de nous obliger à monter régulièrement dans le cockpit pour le régler, mais c'est tellement agréable de savoir qu'on ne consomme pas d'électricité... Et le capitaine, qui veille dans la descente, rêvasse en regardant son nouvel équipier à la tâche (plutôt en le devinant, car il fait vraiment très noir...).

Vers quatre heures, un grain nous arrive brutalement dessus, déclenchant un déluge qui précède de peu des rafales de vent à plus de 40 nœuds. Pour le coup, on ne voit vraiment plus rien du tout dehors. Le bateau se couche un peu. Ca doit être dur pour le pilote qui semble étaler admirablement...

Soudain, un bruit sec précède une nouvelle abattée du bateau et c'est en



core un empannage involontaire, brutal et bruyant... La fixation d'une poulie de renvoi de drosse du régulateur a cédé. Le fournisseur de l'appareil suggérait de se servir de cette fixation comme d'un fusible, en cas d'effort trop important, et ça a

Le "service public" français et les prévisions de météo marine au large

En Nouvelle Zélande où la météo est aussi remuante qu'en Irlande ou en mer du nord, il est très rassurant de savoir que des services publics compétents travaillent à prévoir le temps qu'il fera et surtout à **diffuser ces prévisions vers les navigateurs au large**. Leurs bulletins ont une telle régularité qu'avec un peu d'habitude, même ceux qui ne comprennent qu'un peu d'anglais sont capables d'entendre le temps qu'il va faire dans les 24 à 72 heures, là où ils se trouvent.

Ces bulletins sont diffusés en VHF tout le long du littoral national **mais aussi en BLU pour être reçus depuis le grand large**. Sur ce dernier support, les prévisions de court terme sont complétées par des cartes montrant la situation de la pression atmosphérique et des vents, ainsi que son évolution prévue à 24, 48 et 72 heures. Partout dans tout le Pacifique Sud Ouest, cet ensemble permet de se faire une bonne idée de ce qui risque d'arriver là où on navigue. Les américains et les Australiens font de même pour leur zone de responsabilité.

Depuis que nous sommes dans le Pacifique, cette volonté des pays anglo-saxons de faire connaître gratuitement l'information météo nécessaire à la sécurité des marins nous est apparue exemplaire; surtout comparée à celle que montre la France dans ses zones d'influence.

En effet, dans les eaux dépendant météorologiquement des Dom/Tom, les services officiels français (Météo France et France Telecom (ou leurs filiales)) ne diffusent plus AUCUNE information par BLU. Seulement par VHF et par Inmarsat. Ainsi un bateau non équipé de moyens de liaison satellite (et vu leur coût, très peu de plaisanciers sont équipés de tels moyens), ne peut plus recevoir d'information des services français, dès qu'il navigue à plus de 50 milles des côtes.

Les services locaux de Météo France qui sont pourtant généralement reconnus comme très compétents, ne servent donc que très peu aux navigateurs qui naviguent au large. Par exemple, à Nouméa, depuis cette année il n'y a plus d'émission BLU. **On ne diffuse qu'en VHF des bulletins "météo du large" qui ne peuvent pas être reçus par ceux qui s'y trouvent!!!**

On doit pouvoir dire que ces bulletins là ne servent à personne.

En Polynésie Française la diffusion par BLU est très faible et les navigateurs qui traversent le territoire (et Dieu sait s'il est grand...) sont informés par les seules cartes météo américaines. Pourtant de superbes cartes de pression atmosphérique et de vents sont dressées tous les jours par les services officiels (on le sait, on en a vu à terre!!!...) mais elles ne sont pas diffusées par radio et ne sont donc d'aucune utilité pour les plaisanciers qui naviguent... (En Europe aussi, la France a arrêté il y a déjà bien longtemps ce genre de diffusion (dite de fax météo). **Seules la Grande Bretagne et l'Allemagne diffusent encore de telles cartes de prévision par BLU. En France il faut aller les voir à la capitainerie de la marina...**)

C'est d'autant plus dommage pour les Dom/Tom que les informations françaises sont les seules, détaillées, qui existent sur ces zones...

Mais alors, pourquoi tant de haine?

Ou d'inconséquence???

Pour faire des sous? Pour promouvoir le caractère commercial de Météo France?? Ou alors Inmarsat???

Peut être bien: Je me souviens qu'en 2000, un radio amateur français devait payer à Météo France un abonnement annuel pour pouvoir diffuser bénévolement par BLU, vers les navigateurs qui voyageaient au large dans les Caraïbes, le bulletin diffusé gratuitement par VHF à partir des Antilles françaises. On doit pouvoir dire que le contribuable français payait alors deux fois son information...

Il est intéressant de comparer ce comportement de nos "services publics" avec celui de leurs équivalents aux Etats Unis.

Dans cette forteresse libérale, toute l'information élaborée à l'aide des fonds publics, PEUT et DOIT être mise à disposition du public; de TOUT le public... Beaucoup de moyens radio et Internet sont mis en œuvre pour cela et **cette information américaine est souvent la seule à laquelle les navigateurs ont accès dans les zones qui sont de la responsabilité première des "services publics" français, dans les Caraïbes, le Pacifique et l'océan Indien.**

CocoriCouac???

marché... Le fusible a bien sauté et le pilote s'est à nouveau trouvé débrayé. Ce que ne prévoyait pas ce fournisseur, ce sont les dangereuses abattées dans lesquelles Getaway a coutume de se lancer dès qu'il est laissé à lui même... Il va falloir réfléchir à ça!!! En attendant, torches à bout de bras, on constate les dégâts sous le déluge qui continue:

Les pontets de fixation du palan de grand voile et du frein de bôme ont été arrachés. Le "bout" de commande du chariot d'écoute de grand voile a cassé, le chariot lui même étant retenue en butée sur son rail.

Heureusement l'erseau de sécurité qu'on avait refait, pour doubler le pontet de fixation du palan de grand voile, en arrivant à Nelson a encore rempli son office (voir plus haut, notre arrivée dans l'île sud). La bôme a ainsi été retenue et n'est pas allée se jeter sur les haubans, au risque d'en casser un ou de se rompre elle même. Encore une fois la prévoyance a payé et on a eu de la chance: Le mat est toujours debout, la bôme est intacte et les dégâts sont réparables...

Et il pleut! et il pleut!...

Comme le bateau s'est équilibré plus ou moins à la cape après qu'on ait rentré un peu de génois, rien ne presse maintenant. On attend donc que la pluie cesse avant de s'aventurer sur le pont en folie, lampe frontale à poste,



pour tenter de refixer avec des "bouts" tout ce qui a cassé. Un peu avant six heures du matin, après avoir réduit la grand voile au 3^{ème} ris, nous remettons en route en empannant très prudemment ...

Ce sera le seul incident d'une traversée qui ne sera même pas distraite par un poisson suicidaire qui se serait accroché sur la ligne de traîne...

Une arrivée par beau temps, même si un peu tardive.

Le samedi matin le front est passé et le beau temps revenu.

Cela nous aura tout de même permis de parcourir plus de 300 milles en 48 heures. C'est une jolie moyenne pour Getaway et du coup, nous nous prenons à rêver:

-Nous arriverions dans la journée de dimanche.

-Le soir, nous fêterions nos retrouvailles avec nos copains de Maohi, après avoir négocié la passe vers le lagon de Nouméa dans l'après midi...

-Ce serait la fête aussi avec Marc et Marcel de Yari-enla...

On envoie même des emails dans cette perspective...

Hélas, hélas!... Le vent qui hier nous a poussés si fort, aujourd'hui s'est complètement calmé... Même pas un souf-

fle d'alizés pour nous déhaler vers notre but... Donc: moteur un peu et patience beaucoup...

En fait, c'est vers 23 heures que nous arriverons le dimanche 23 mai devant la passe Boulari qui traverse la barrière de corail, à 15 milles de Nouméa. On vous redit encore comment était la nuit? Trrrés noire...

Heureusement le phare Amédée qui signale la passe est bien là où on l'attend et l'alignement lumineux d'entrée est très clair. Nous nous confions donc à ces lumières amies et c'est dans le noir absolu que nous franchissons la barrière du lagon. Oh, la passe est quand même large de près de quatre cents mètres... Mais ça génère plein d'adrénaline, de savoir qu'on traverse ce genre de danger sans absolument rien en voir; juste des lumières qui nous guident.

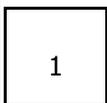
Enfin, aidé par Saint GPS, le balisage (français et donc de bonne réputation, Cocorico...) fait son office et vers 2 heures du matin le lundi 24 mai, nous pénétrons dans la rade de Nouméa.

Nous y mouillons à la lumière de notre projecteur, devant la marina de port Moselle, au milieu d'une foule de bateaux qui dorment.

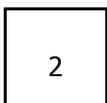
La traversée a duré huit jours et demi. Ça convient complètement à nos ambitions et nous nous endormons contents. Demain il fera jour, pour affronter la Nouvelle Calédonie.



Les Photos de couverture



1:Le type de paysage corallien qui commençait à nous manquer et que nous retrouvons en Nouvelle Calédonie.



2:Un peu de brume ce matin là, à Whangaroa.



3: Mais où est donc l'horizon, dans les Marlborough Sounds...

4:Les pentes fripées qui entourent Hallam Cove et abritent les nombreuses fermes d'élevage de moules

Nouméa: premiers contacts avec la Nouvelle Calédonie

Après une nuit de bon gros sommeil profond, le lundi vers 10 heures on se lance dans la procédure d'entrée appliquée à tous les bateaux arrivant de l'extérieur du pays.

Dans l'ordre:

On appelle la marina par VHF, sur le canal 67, pour qu'ils préviennent les autorités et nous attribuent une place au ponton visiteur.

On envoie le pavillon jaune de quarantaine et on met en route vers la marina.

Un employé nous attend au bout du ponton, pour nous indiquer notre place et nous aider à y amarrer *Getaway*. Ceci fait, on nous demande d'attendre la venue des autorités (douanes, immigration et quarantaine) sans quitter le bateau.



Rapidement, un fonctionnaire de l'administration de protection sanitaire (la quarantaine) vient nous rendre visite: Sur le conseil donné par Altaïr, nous avons épluché tous les légumes et fruits restants du voyage. Le fonctionnaire ravi de notre zèle peut donc repartir très vite, muni de son pochon d'épluchures et de nos poubelles, après juste quelques questions sur le contenu du frigo concernant la viande et les productions animales. Nous n'avons rien à déclarer. Et voilà. Reste à attendre les douaniers et l'immigration... En fait, ce sont les copains qui arrivent rapidement: Marc, Marcel et leurs copines, puis Patrick. Tous, prévenus par Email, surveillaient le port depuis hier midi. Embrassades émues... RDV est pris pour ce soir au bar... Et on se remet patiemment en attente des autorités... On les relance un peu dans l'après midi, par l'intermédiaire de la marina. Réponse: On arrive, on arrive... Dix huit heures, toujours personne...

Et puis zut! On quitte le bateau pour aller retrouver les copains au bar d'en face. Tant pis pour les Zautorités... En fait, ils ne sont pas venus du tout, ce jour là... mais le mardi 25 à huit heures du matin, "l'immigration" nous sort du lit, suivie à dix heures par les douanes. Là aussi, n'ayant rien à déclarer, les formalités sont vite expédiées et nous sommes enfin "libérés" de notre quarantaine.

Retrouvailles avec nos racines aussi...

Dès que terminées les formalités, nous profitons grâce à Patrick, d'une automobile et d'un guide pour une première découverte et un inventaire rapide des possibilités de Nouméa. Premier avantage de cette ville: un marché aux légumes /fruits /poissons se tient tous les matins en face du port. On retrouve bien là notre vieille France et ses marchés tant vantés par les étrangers. On n'a même plus besoin d'être prévoyants!

On a retrouvé les bons fromages bien d'chez nous, les poissonneries achalandées, les viandes coupées comme on en a l'habitude, la blanquette de veau... Vive la France!

Par contre les supermarchés et les grandes quincailleries sont loin du port... le vélo va être utile.

Le lundi soir ce sont les retrouvailles, sur leur bateau, avec tout l'équipage de Ma'ohi. Comme au bon vieux temps d'il y a trois ans.



Ne manquait que Lenka qui poursuit ses études supérieures à Barcelone. Ses oreilles ont dû siffler ce

soir là...

Voilà, notre découverte de la Nouvelle Calédonie peut commencer. On vous racontera...

La Carte de la région



LA CAMBUSE



Une recette qui vient du froid (URSS) mais que nous avons découverte sur Altair, à son arrivée en Nouvelle Zélande. Comme nous aimons bien les plats " tout en un", genre pot au feu, ou Ajiaco, nous avons été comblés.

Et surtout : que ceux qui sont allergiques à la betterave rouge n'hésitent pas à goûter.. c'est très différent de ce que l'on peut imaginer.

Bortsch ou soupe à la betterave rouge

Ingédients.

Pour 6 personnes.

1kg de bœuf (à bouillir)

600g de porc (échine)

400g de saucisse –

1 chou blanc

500g de betterave rouge cuite

200g de poireaux

300g de carottes

300g de navets

4 pommes de terre

1 gros oignon piqué de deux clous de girofle

2 gousses d'ail

bouquet garni

Sel, poivre

100g de crème fraîche

Réalisation

Mettre bœuf et porc dans une cocotte minute

Recouvrir avec de l'eau salée, poivrée.

Ajouter bouquet garni, oignon et porter à ébullition.

Laisser bouillir 15 mn à découvert.

Couper tous les légumes (sauf les betteraves) en fine julienne.

Jeter ces légumes coupés dans la cocotte avec les viandes, ajouter la saucisse , fermer et laisser cuire 30 mn* à partir de la mise en rotation de la soupape.

Couper les betteraves en petits morceaux.

Ouvrir la cocotte, goûter pour rectifier l'assaisonnement, ajouter la betterave rouge coupée

Remettre à cuire, juste couvert, 15 mn.

Couper les viandes en cubes et les remettre dans la soupe.

Servir accompagné de crème fraîche que chacun dose selon son goût.

*NB : si votre cocotte à pression n'est pas assez grande, la cuisson dans un faitout devra durer entre 2h30 et 3h à feu doux.

On peut diminuer ce temps de cuisson en coupant les viandes en morceau avant cuisson, mais elles risquent alors d'être beaucoup plus dures.

