

## **Voici le mot du président des anciens des LST pour le mois de décembre 2011 et la suite du voyage en solitaire de Laura Dekker.**

Bien le bonsoir en ce dernier jour de novembre, comme chaque année, jour de ma fête, la Saint-André. On me l'a rappelé plusieurs fois aujourd'hui. A commencer par la mariée, ce matin de bonne heure.

Comme vous l'avez appris probablement comme moi au catéchisme, André, apôtre, frère de Pierre fut crucifié sur une croix en forme d'X à qui l'on a donné son nom : croix de Saint-André.

Eh bien, les années se suivent et ne se ressemblent pas et surtout pour ce qui est du mois de novembre. En cette année 2011, nous avons un mois de novembre très doux, alors que l'an dernier, ce fut le mois le plus froid de l'hiver, dans mon Loir-et-Cher tout au moins, alors bien sûr que sur le calendrier, l'hiver n'était pas encore arrivé il y avait quinze centimètres de neige. J'ai entendu quelque part à la radio ou à la télévision, vers le 15 de ce mois, que ces deux premières semaines du mois de novembre avaient été les plus chaudes en France depuis que les services météo existent, en gros depuis 150 ans. En effet, c'est **en s'appuyant sur l'analyse de la tempête du 14 novembre 1854 qui a détruit une grande partie de la flotte franco-anglo-turque durant la guerre de Crimée, qu'Urbain Le Verrier (1811-1877), directeur de l'Observatoire de Paris, convainc Napoléon III de créer un service météorologique destiné à avertir les marins de l'arrivée des tempêtes. Il organise un réseau de stations qui communiquent leurs mesures par le télégraphe électrique nouvellement installé en France. Ce réseau est ensuite progressivement étendu à l'Europe.**

Au sujet des Liberty-ships : Jusqu'à maintenant, comme ils ont été construits à la même époque et pour le même but, je croyais que les Liberty-ship étaient équipés comme les LST de moteurs Diesel ; alors, en lisant le magnifique ouvrage de Jean-Yves Brouard, que je vous ai présenté le mois dernier, j'ai appris qu'ils étaient mus à la vapeur et j'en ai même été bien étonné. Il est vrai que jusqu'à aujourd'hui, je ne connaissais pas grand-chose de ces bâtiments, qui n'étaient pas destinés à une longue carrière et que l'on construisait à tour de bras avec le but, comme les LST, d'en construire plus que les sous-marins allemands ne pouvaient en couler afin de faire passer troupes et matériel en Europe et d'en terminer avec Hitler et son Nazisme. Ils ont été nombreux ces cargos de la Liberté, plus de 2700 ! lancés entre 1941 et 1945 ; en effet le premier de cette longue série, fut le Patrick Henry, lancé le 27 septembre 1941 ; ils furent tellement nombreux que l'on avait des difficultés pour leur trouver des noms qui, en général, furent des noms de personnes marquantes de quelque branche que ce soit : Le président Lincoln, assassiné ; l'actrice Carole Lombard, morte dans un accident d'avion (1942). (Elle était la femme de Clark Gable)

Ces bateaux étaient armés par des marins de la flotte de commerce et le personnel qui était affecté à l'artillerie du bord était des militaires, tous marins, je crois. Cette artillerie était importante, avec quelques variantes possibles : un canon de 125 à l'arrière, un canon de 75 à l'avant et huit canons de 20 oerlikon à chargeur escargot : deux à l'avant, deux à l'arrière et quatre au centre, entourant la passerelle de navigation. L'un d'eux, le Cornélius Hornet a descendu deux avions ennemis avec ses canons ! Dans cet ouvrage, j'ai appris aussi qu'avec des grands tangons débordant vers l'extérieur, ces bateaux pouvaient laisser trainer dans l'eau des filets qui empêchaient les torpilles de les atteindre, c'est pourtant simple, mais je n'avais jamais entendu parler de cela.

Bien entendu, la guerre terminée, ces bateaux furent au « chômage » ; comme la reprise des liaisons internationales et commerciales se développaient et le besoin de bateaux était grand, beaucoup passèrent au commerce et je me souviens, dans les années cinquante avoir rencontré de nombreux liberty-ship ici où là sur l'océan. Ils étaient faciles à reconnaître : ligne sobre

passerelle basse, cheminée remarquable ; c'est un des premiers bateaux dont j'ai pu connaître la silhouette et identifier, étant alors matelot timonier. Et puis, quand le liberty était allège, l'une de ses caractéristiques était l'hélice qui sortait de l'eau d'environ au tiers des pales. Étaient-ce des Français ? je ne sais plus mais monsieur Brouard nous dit que la France a reçu pour son commerce maritime 62 liberty-ship d'occasion en 1946 en plus de 14 déjà prêtés en 1946. Français ou non, on en rencontrait sur toutes les mers du globe. En un seul mot l'ouvrage de Monsieur Brouard sur les liberty-ship est parfait ; et c'est aussi un festival de photographie.

Voici la liste des numéros des LST détruits en action de guerre contre l'Allemagne et le Japon et quelle a été la cause de leur destruction.

1. USS LST-6 coulé par une mine dans la Seine en route de Rouen (France) à Portland, en Angleterre, 18 novembre 1944.
2. USS LST-43 coulé par explosion à Pearl Harbor, Hawaii, 21 mai 1944.
3. USS LST-69 coulé par explosion à Pearl Harbor, Hawaii, 21 mai 1944.
4. USS LST-158 coulé par un avion hors Licata, en Sicile, 11 juillet 1943.
5. USS LST-167 dévasté par après avoir été endommagé irrémédiablement par avions japonais au large de Vella Lavella, Solomon Islands, 25 septembre 1943.
6. USS LST-179 coulé par explosion à Pearl Harbor, Hawaii, 21 mai 1944.
7. USS LST-203 détruit par échouage près de Nanumea, îles Ellice, 2 octobre 1943.
8. USS LST-228 détruit par échouage près de Bahia Angra Island, Açores, 21 janvier 1944.
9. USS LST-282 coulé par une bombe de planeur au large de St. Tropez, France, 15 août 1944.
10. USS LST-313 coulé par avion allemand au large de Gela, en Sicile, 10 juillet 1943.
11. USS LST-314 coulés par les Allemands lance-torpilles au large de la Normandie, France, 9 juin 1944.
12. USS LST-318 coulé par un avion au large de Caronia, en Sicile, 10 août 1943.
13. USS LST-333 coulé par le sous-marin allemand U-593 hors Dellys (Algérie), 22 juin 1943.
14. USS LST-342 coulé par le sous-marin japonais RO-106 ouest de Guadalcanal, dans les îles Salomon, 18 juillet 1943.
15. USS LST-348 coulé par le sous-marin allemand U-410 hors Anzio (Italie), 20 février 1944.
16. USS LST-349 coulé après exécution est échoué au large de Ponza, Italie, 26 février 1944.
17. USS LST-353 coulé par une explosion interne à Pearl Harbor, Hawaii, 21 mai 1944.
18. USS LST-359 coulé par le sous-marin allemand U-870 au nord-est de l'archipel des Açores, 20 décembre 1944.
19. USS LST-376 coulés par les Allemands lance-torpilles au large de la Normandie, France, 9 juin 1944.
20. USS LST-396 coulé par incendie accidentel et explosion au large de Vella Lavella, Solomon Islands, 18 août 1943.
21. USS LST-447 coulé par attaque Kamikaze au large d'Okinawa, îles Ryukyu, 7 avril 1945.
22. USS LST-448 coulé par avions japonais au large de Bougainville, dans les îles Salomon, 5 octobre 1943.
23. USS LST-460 coulé par attaque Kamikaze au large de Mindoro, îles Philippines, 21 décembre 1944.
24. USS LST-472 coulé par attaque Kamikaze au large de Mindoro, îles Philippines, 15 décembre 1944.
25. USS LST-480 coulé par explosion à Pearl Harbor, Hawaii, 21 mai 1944.
26. USS LST-493 détruit après échouement en tentant de pénétrer dans le nord de

Plymouth, en Angleterre, 12 avril 1945.

27. USS LST-496 coulé par une mine au large de la Normandie, France, 11 juin 1944.
28. USS LST-499 coulé par une mine au large de la Normandie, en France, 8 juin 1944.
29. USS LST-507 coulés par les Allemands lance-torpilles Lyme Bay, Angleterre, 28 avril 1944.
30. USS LST-523 coulé par une mine au large de la Normandie, France, 19 juin 1944.
31. USS LST-531 coulés par les Allemands lance-torpilles Lyme Bay, Angleterre, 28 avril 1944.
32. USS LST-563 s'est échoué au large de l'île de Clipperton, au sud-ouest du Pacifique, 22 décembre 1944 et abandonné, 9 février 1945.
33. USS LST-577 coulé par le sous-marin japonais RO-50 est de Mindanao, Philippines, 11 février 1945.
34. USS LST-675 s'est échoué au large de Okinawa, îles Ryukyu, 4 avril 1945 et abandonné, 17 septembre 1945.
35. USS LST-738 coulé par un avion Kamikaze au large de Mindoro, îles Philippines, 15 décembre 1944.
36. USS LST-749 coulé par un avion Kamikaze au large de Mindoro, îles Philippines, 21 décembre 1944.
37. USS LST-750 coulé par les avions japonais au large des îles Philippines Los Negros, Leyte, 28 décembre 1944.
38. USS LST-808 échouée après avoir été endommagée par les avions japonais au large de l'île Shima, îles Ryukyu, 18 mai 1945 et détruit, 11 novembre 1945.
39. USS LST - 906 s'est échoué au large de Livourne (Italie), 18 octobre 1944 et mis au rebut, 22 juin 1945...
40. USS LST-921 torpillé par un U-764 sous-marin allemand au large de l'entrée du canal de Bristol, en Angleterre, 14 août 1944 et rayé de la liste marine, 14 octobre 1944.

Liste des LST perdus dans le Pacifique et figurant dans la liste ci-dessus

<b>Cause</b>	<b>Numéro</b>	<b>Navires</b>
Explosion du loch de l'Ouest	5	LST-43, LST-69, LST-179, LST-353, LST-480
Autres accidents	5	LST-203, LST-396, LST-448, LST-563, LST-675
Kamikaze	5	LST-447, LST-460, LST-472, LST-738, LST-749
D'autres avions	3	LST-167, LST-750, LST-808
Sous-marin	2	LST-342, LST-577

Les 5 LST coulés à Pearl Harbor ainsi que trois LCT et quelques bâtiments de servitude, dans le West Loch, le 21 mai 1944, le furent dans l'explosion qui fit 559 victimes (dont 163morts) ; une tragédie que l'on a pu appeler : le second désastre de Pearl Harbour, et qui fut cachée à la presse et à l'opinion mondiale longtemps, top secret jusqu'en 1960, nous dit Wikipédia. A ce moment-là, les LST embarquaient des munitions pour une opération sur Saipan, aux îles Mariannes, qui fut reportée.

Quant au LST 6, le premier de cette sombre liste, il a sauté sur une mine dans la Seine devant Rouen, puis coulé dans six brasses d'eau ; il venait de quitter les quais de Rouen et allait se diriger vers Portland, en Angleterre.

Le LST 158, lui rentré en service dans l'US Navy le 19 février 1943, après l'entraînement dans le golfe du Mexique, il s'insère dans un convoi afin de prendre part à l'opération Husky, le nom de l'invasion alliée de la Sicile. Il va pour débarquer ses fantassins sur la plage de Licata après minuit le 11 juillet 1943, c'est là que des Junker 87 et 88 attaquent les navires rassemblés ; une bombe tombe sur le pont du LST qui est encore plein de camions et de munitions. Un important incendie se déclenche, des explosions se produisent à bord et malgré les efforts de l'équipage pour enrayer la catastrophe, l'abandon est décidé. Echoué à la côte, le bâtiment a brûlé pendant plusieurs jours avant que le feu ne cesse de lui-même, et a ensuite été considéré comme perdu. Je parlerai des autres à la suite dans les mois à venir, cela meublera mes lettres.

A Tahiti : Au terme du congrès du Tahoeraa huiraatira, qui s'est déroulé en tout début de mois, à Arue, le sénateur Gaston Flosse a été reconduit à la tête de cette formation politique. A 80 ans, et malgré les déboires judiciaires de ces derniers mois, le sénateur entend rester aux commandes, et ce dans un contexte politique complexe.

- Ces jours derniers, la cour d'Appel de Paris a condamné, le sénateur et ancien président de Polynésie française, Gaston Flosse, à un an de prison avec sursis pour détournement de fonds public, dans l'affaire dite des "sushis". En revanche, la peine d'inéligibilité a été annulée. Je le vois revenir sous peu à la tête du Territoire...

Pour rire un peu :

- C'est un seigneur qui part en croisade et il appelle son écuyer :  
Tiens, voilà la clef de la ceinture de chasteté de ma femme Isabelle. Si dans 10 ans, je ne suis pas de retour, tu pourras t'en servir...  
Et il s'éloigne sur la route poussiéreuse, quand tout à coup, il voit son écuyer affolé passer le pont-levis et lui courir derrière.  
- Qu'est-ce qui arrive ? lui dit-il. J'ai oublié quelque chose ?  
- Non, mais heureusement que je vous ai rattrapé fait l'écuyer en tendant la clef, parce que c'est pas la bonne...

Je vous ferai un petit mot avant Noël pour vous transmettre mes vœux et vous donner des nouvelles de notre navigatrice en solitaire, qui pourrait bien, si elle ne fait pas trop d'escale être pas bien loin de sa ligne d'arrivée. D'ores et déjà, à moins d'accident, comme elle a montré sa valeur de marin, et que le sud de l'Afrique est passé, elle est sur le point de gagner son pari. Elle a encore une fois le pot-au-noir à revisiter, entre l'Afrique occidentale et le Brésil.

---

Cette fille est un surhomme !

C'est un long blog que nous envoie notre amie Laura, aujourd'hui 14 novembre 2011

Elle est arrivée à Durban, en Afrique du Sud !

Mais laissons-là parler :

Après 47 jours de navigation que nous avons mis, Guppy et moi, pour traverser le vaste Océan Indien d'une seule traite. Nous sommes à Durban, en Afrique du Sud. Pour ma dernière nuit en mer j'ai vu le trafic maritime s'intensifier et j'ai senti le courant des Aiguilles avec des vagues de plus en plus raides, couplées avec un vent de sud soufflant à 25 nœuds qui, heureusement, a lentement disparu. Nous étions au milieu de la nuit alors que j'ai pu entendre une station de radio qui diffusait en Afrique et c'est à ce moment-là que j'ai pu apercevoir quelques lumières à terre, au loin, juste avant d'être avalé par un brouillard, un

brouillard très épais. Je ne pouvais pas voir les navires autour de moi. A 10 milles de Durban, je ne voyais rien, à 5 milles, je ne voyais toujours rien. J'approchais toujours dans le brouillard et à trois milles

Il s'est levé... et je voyais Durban ; j'ai vu la ville progressivement. J'avais envie de rire et de faire une joyeuse danse mais j'étais trop fatiguée. Normalement après une telle épreuve, j'aurais dû bondir de joie à l'arrivée dans ce port et ce bonheur va probablement rester avec moi plusieurs jours. Oui je suis arrivé et j'en suis bien contente mais j'ai déjà des sentiments mitigés car le temps paisible que j'ai eu en mer à bord de Guppy ne va pas tarder à être perturbé. Lentement, les uns et les autres, les gratte-ciels sortent de la brume à mesure que nous approchons de ce grand port industriel. J'étais à un mille des digues du port quand je l'ai rapporté aux autorités portuaires par radio. On m'a dit qu'il y avait, pour le moment, un gros navire qui sortait du port ; alors j'ai dû attendre que ce monstre de la mer passe et me laisse la voie libre ensuite. Alors ce fut mon tour et je me suis dirigée à l'opposé du port de commerce, vers le port de plaisance où je suis entrée. Un peu plus tard, je suis allée au bureau de l'autorité portuaire et il fallait que je me concentre sur moi-même, car tout autour de moi était comme en mouvement. Je risquais de me retrouver, à droite, dans l'eau, ou tout contre le quai. Du reste, quand j'ai fait mes premiers pas sur la jetée, ma première réaction a été de bien vite retourner à bord de Guppy afin d'y retrouver mon environnement sécuritaire. Ensuite, j'ai recommencé en gardant une main sur le dévidage « c'est quoi ? la rambarde ? » j'avais l'impression d'être un enfant apprenant à marcher. Je ne pouvais pas croire à quel point j'étais déséquilibrée. Je me suis entraînée à marcher le long de la jetée et quand je l'eus parcourue trois fois ça allait beaucoup mieux. J'ai passé la douane sans problème et les officiels de la douane ont failli s'évanouir quand je leur ai dit que je venais non-stop de Darwin, et en solitaire. Ils ont estampillé les papiers du bateau sans problèmes. Depuis mon arrivée, j'ai eu beaucoup d'activité et amassé des impressions. J'ai pu prendre une douche chaude sous laquelle je suis restée longtemps, j'ai apprécié un bon repas de hamburger et j'ai dormi une nuit complète. Je dessale et je nettoie Guppy mais je suis lente à m'habituer à être au port. Oui je préfère la mer car cela commence à être stressant avec tous ces gens qui veulent me parler. Il y a un vent de 30 nœuds qui souffle de la mer, c'est trop fort pour mettre mes voiles au sec dans la mâture...

Laura

Il y a encore quelques lignes dans lesquelles elle répète qu'elle s'habitue difficilement et que le quotidien de la mer qu'elle a eu pendant sept semaines : surveiller le temps, le vent, les voiles, regarder le ciel, la mer, repérer un navire, tout cela lui manque déjà. Alors, elle se réfugie dans la cabine de Guppy

A.P. Arrivée de Laura à Durban.

Hier soir, j'étais tellement heureux de la savoir arrivée que j'ai vite copié son blog pour vous en faire part, ensuite, il était trop tard pour écrire quelque commentaire, ce que je reprends ce matin, aussi je vous dis bien le bonjour.

Avant d'arriver à Durban, elle a ressenti le courant des Aiguilles qui est un courant chaud provoqué par l'anticyclone de l'Océan Indien. Ce courant est la prolongation du courant Ouest Australien qui lui est un courant froid venant du Sud. Il doit avoir poussé Laura à 2 et peut-être à 3 nœuds. Du reste il paraît que ce courant se renforce depuis une cinquantaine d'années ; donc quand Guppy parcourait 5 nautiques sur l'eau, il en traçait 7 sur le fond. Avec le GPS, elle s'en est facilement rendu compte. Je vous envoie une carte représentant ces courants marins. Le cercle autour duquel ils tournent matérialise l'Anticyclone de l'Océan Indien

Les Sud-Africains ont été très sympathiques pour elle, ils ne lui ont pas cassé les pieds avec la paperasserie.

Pauvre Laura, elle qui ne boit probablement pas une goutte d'alcool, elle était comme ivre sur le quai de Durban ! Il me semble qu'elle s'est rétablie très vite.

Espérons qu'elle se repose bien avant de repartir pour une nouvelle étape probablement dure, celle qui consiste à passer au Sud de l'Afrique et qui la fera pénétrer dans l'Atlantique. Et puis, peut-être va-t-elle attendre un peu à Durban que les beaux-jours s'établissent, nous sommes tout juste en train de sortir de l'hiver du côté du Cap.

La ville de Durban compte plus d'un million d'habitants, elle se trouve dans la terre des Zoulous. Le port est situé dans sa partie sud à l'intérieur d'une échancrure naturelle dans les terres ; l'heure en service dans ce pays est UTC + 2, c'est-à-dire une heure de plus que la nôtre.

Blog du 24 novembre 2001,

Je suis de nouveau à la mer...

Tôt ce matin, la météo nous a signalé une bonne fenêtre pour que Guppy mette les voiles et nous avons décidé, avec quatre autres yachts, de larguer les amarres. Nous avons quitté la marina de Port-Elisabeth et mis tous quatre le cap à l'ouest. En sortant de la baie, la mer était agitée et nous avons trouvé un vent agréable de 25 nœuds. Un grand groupe de dauphins est alors venu nous tenir compagnie, ils ont sauté par-dessus les vagues et replongé et faisaient des pirouettes acrobatiques. Comme c'était beau à voir ! Bien que les yachts de notre groupe soit aussi grands, et même plus grand, que Guppy, nous avons tous deux, facilement pris la tête. Avec ces vagues, Guppy a navigué plus sous l'eau que dessus. Alors que la baie s'éloignait derrière nous, le vent a diminué un peu et a soufflé bien plus du côté qui n'était pas favorable. Il y a de l'eau qui est rentrée dans l'habitacle et qui a couru sur mes livres, dans l'armoire et jusqu'à mon lit, et finalement dans mon sac de couchage. J'ai trouvé l'endroit qui fuyait et j'ai fait le nécessaire. Je suis toujours en tête du groupe et je me sens bien d'être de retour à la mer et suis impatiente d'apercevoir les points hauts des environs du Cap.

Laura

Note : aujourd'hui dimanche 27, elle est dans son quatrième jour de mer pour cette traversée, j'attends avec impatience le blog d'aujourd'hui. Oui ? elle a eu une fuite, mais je n'ai pas bien compris, il semble que sous la traction des aussières pendant la tempête au port, un taquet sur le pont se soit descellé, il y aurait une fêlure qui laisse rentrer l'eau qui a noyé quelques peu son intérieur. Cela ne doit pas nuire à la solidité de son voilier.

André Pilon

Blog du 25 novembre 2011,

Hier, le vent à bien faibli, ce qui m'a donné l'occasion de remettre les choses en ordre dans la cabine, à l'intérieur de Guppy. J'ai aussi rempli d'espace où il y a une fuite avec du mastic autour du taquet détérioré, afin d'être paré pour le rendez-vous de avec les 30 nœuds de vent prévus pour demain. Les autres yachts de notre groupe sont toujours derrière et maintenant hors de vue. Même si nous naviguons dans un couloir de navigation très fréquenté, j'ai pu dormir tranquillement la nuit dernière. Juste avant d'aller au lit, je me suis assise dans le cockpit pour jouir du spectacle de la luminescence de la mer. Il y avait tellement de phosphore dans l'eau que Guppy en était tout éclairé. Je ne me souviens pas d'avoir vu la mer si fortement éclairée et si brillante auparavant. Nous nous rapprochons du cap des aiguilles et je devrais être près de lui demain. Le Cap des Aiguilles est le point le plus méridional de l'Afrique du Sud. La plupart des gens croient que c'est le Cap de Bonne Espérance le point le plus Sud, mais il est un peu plus au Nord que les Aiguilles. Demain, pour la première fois depuis notre départ, Guppy orientera son étrave vers le nord.

Laura

Note : C'était son 461ème jour de croisière depuis son départ de Hollande. D'après Henri Basile qui suit la course, elle devrait rencontrer, si elle arrête au Cap, les concurrents de la Volvo Océan Race autour du monde. Mais j'ai comme l'impression qu'elle ne va pas y faire escale ?

Blog du 26 novembre 2011,

Pour la première fois depuis notre départ des Pays-Bas, Guppy est à la voile sur une route au nord et avec un vent de 25 nœuds venant de l'arrière nous nous dirigeons vers le Cap. C'est très nuageux et couvert aujourd'hui et je ne peux qu'à peine voir le rivage qui n'est pourtant qu'à cinq milles nautiques. C'est bien le triste temps que l'on trouve dans toutes les histoires de mer de cette région du Cap. Passer ici, au Cap, apporte un sentiment très spécial pour moi. C'est un moment du voyage que j'anticipe depuis longtemps et maintenant j'y suis pour de bon. Cet après-midi, un hélicoptère est sorti des nuages et est venu tourner autour de nous pendant une demi-heure, à hauteur tout d'abord, et puis bien bas ensuite. Maintenant, nous sommes seuls et les vagues grossissent. Les prévisions météo nous annonce une nuit très agitée, avec des vents de 35 nœuds et des vagues de cinq mètres. J'attends de pieds ferme, nous verrons bien et j'ai récupéré mon sommeil et suis bien reposée. Le Cap des Aiguilles est maintenant bien derrière nous. Merci beaucoup à Abby Sunderland pour les félicitations que vous m'avez transmises pour la traversée de l'Océan Indien.

Laura

Notes : Abby Sunderland est une jeune navigatrice américaine qui fut portée disparue alors qu'âgée de 16 ans, elle tentait un tour du monde en solitaire, comme Laura. Elle fut retrouvée perdue dans le Sud, grâce à ses balises de détresse, à 3 000 km au sud-est de la Réunion, alors qu'elle traversait l'océan Indien. Le mât de son bateau s'étant brisé. Ceci s'est passé en juin 2010. Je me demande toujours si elle va faire escale au Cap ?

Blog du 27 novembre 2011,

Cette dernière étape pour arriver au Cap a vraiment été difficile. Ce dernier soir, j'ai doublé le Cap de bonne Espérance avec des vagues déferlantes de 5 mètres de hauteur ; Guppy filait à 8 nœuds sous le tourmentin seulement. Le vent 35 nœuds qui était prévu passa bientôt à 40 puis à 45 et enfin à 50 avec des rafales à 55 nœuds ! c'était plus que le foc de tempête ne pouvait en supporter. Mais il était coincé (2 lignes non comprises, je crois qu'il était déchiré et coincé) il fallait le descendre. Quand je suis sortie dans la lumière du petit matin, je ne pouvais pas voir l'énorme masse de la montagne de la Table, son sommet s'élevant jusque dans les nuages. Je me dirigeai alors sur l'avant du pont, où sous plusieurs douches froides, j'ai réussi à amener le tourmentin. Avec ses mâts à nus, Guppy était encore fortement incliné, nous nous dirigeons vers le port et j'étais aveuglée par toute l'eau que je prenais dans la figure et le soleil levant, rasant, qui brillaient en plein dans mon visage

Ne me demandez pas comment, mais j'ai réussi à manœuvrer et passer les digues, j'ai vu que j'étais rentrée quand soudain, les vagues sont devenues petites et je pouvais alors voir que j'étais tombée en plein... dans les bateaux de Volvo Ocean Race ! J'ai été autorisée à accoster et j'ai commencé à réchauffer mes doigts et mes orteils qui étaient complètement gelés.

De ce côté du Cap des Aiguilles, la température diminue considérablement et, pour la première fois depuis les îles Galápagos, j'ai vu des pingouins des phoques nager autour de nous. Quelques heures plus tard, j'ai vu arriver le Emirates Team New Zélande ; ils sont très occupés et ont déménagé vers un coin plus calme de ce port de plaisance du Cap. Ce qui est bien mieux pour Guppy et pour moi. Après une bonne nuit de sommeil, je suis bien reposée et je vais commencer à nettoyer la cabine de Guppy ; avec la mer agitée, les fuites au taquet, tout a été organisé dans un grand désordre.

Laura

Notes : Il n'a pas l'air facile, vu satellite, le port du Cap ; il est même curieux à voir.

Naturellement, ce n'est qu'une grande anse et le port a été créé avec de longues digues qui supportent le choc de cette puissante houle. Laura l'a ressenti et compris car soudain, de la houle il n'y en eut plus, abritée par ces puissantes murailles en forme de digues.

Laura a ressenti, aussi et plus que nettement, le passage des eaux chaudes de l'Océan Indien à celles beaucoup plus fraîches de l'Atlantique. En effet, nous savons qu'un courant chaud, venant de vers Madagascar, le courant des Aiguilles, la poussait vers le Cap ; là, elle tombe soudain dans le courant froid du Benguela qui vient du lointain sud avec une mer très fraîche, et qui va remonter tout le long des côtes d'Afrique ; il ne faut pas s'étonner si, trempée comme une soupe, elle avait froid aux mains et aux pieds.

---

Préparez-vous bien pour cette fête et pour la fin de l'année.

Amicalement

André Pilon