

Mot du président pour septembre 2011

Bien le bonsoir à tous, voici l'heure de mon bavardage habituel en cette fin de mois d'août ; Les vacances sont terminées et certains vont reprendre le travail, mais bien peu parmi nous, les anciens des LST ; la majeure partie d'entre nous sont en vacances perpétuelle et souhaitons qu'elle durent le plus longtemps possible. Ce soir, il fait sombre, l'orage menace et gronde et l'on sent bien que la saison est avancée, que les grandes chaleurs sont terminées, et dans mon Loir-et-Cher, il ne fait pas très chaud dans la maison, on pense à bientôt rallumer, cela ne tardera pas, à la prochaine descente d'air froid comme disent les météo, on est bons.

- Je vais vous parler encore une fois de nos abeilles alors que la saison apicole se termine, et qu'elles vont commencer à calfeutrer le moindre interstice de leur ruche en prévision du froid à venir. C'était pour vous dire que la récolte de miel de tournesol a été une réussite, il n'avait pourtant guère plu et nous en avons fait 150 kg ; il est bien jaune et excellent. Nos abeilles n'avaient que trois cents mètres à parcourir pour se rendre dans une très grande surface, pas besoin de faire de long parcours ni de consommer de carburant... Qui ne peut-être que du miel, et qui n'aurait pas été présent à la récolte.

- Le LST 490, Vulcain.

Ce LST fut programmé comme tous les autres mais avant sa mise en chantier, il était prévu qu'il devienne un Landing Craft Repair Ship, c'est-à-dire un navire atelier de la classe de celui - un autre LST - qui portait le nom Achelous,

Il fut mis en chantier le 24 janvier 1943, aux chantiers Kaiser, à Vancouver, état de Washington, sur la côte du Pacifique et fut lancé le 3 avril 1943. Il rentra en service le 20 août 1943, le commandant était alors le lieutenant Argyle W. Markley



Le 490, comme tous les LST qui devinrent des navires ateliers, portèrent des noms de héros mythologique, et c'est ainsi qu'il devint Agénor (dans la mythologie grecque, **Agénor**, est, nous dit-on, un roi phénicien de Tyr). Il partit ensuite pour la guerre du Pacifique et participa à trois opérations, une aux Mariannes, une aux îles Philippines et ensuite à l'assaut et à la prise de Iwo Jima de février à juin 1945, comme nous le savons, une bien dure opération. Il fut décommissionné le 15 novembre 1946. Toujours navire atelier, il fut transféré à la France, sous le pacte de défense mutuel, le 20 mars 1951 et prit le nom de Vulcain. Vulcain est le dieu du feu et de la métallurgie dans la mythologie romaine.

Son numéro de coque OTAN n'était pas un numéro de Landing mais un numéro d'Auxiliaire : c'était A 656 A la fin de notre guerre d'Indochine, le Vulcain fut remis à la république de Chine de Formose en 1956 où il prit le nom de Wu Tai. Il y aurait servi jusqu'en 1983.

Pour le moment il n'existe guère de photos du Vulcain, sur Navsource on en trouve une du temps où il était américain, deux dans notre marine, et une de la marine chinoise ; sur cette dernière on remarque bien les deux affûts de 40 M/M quadruple.

Il est remarquable, qu'à cette période de la guerre d'Indochine, nous avons deux navires atelier qui servait là-bas, le second étant le Jules Verne.

- Un nouveau Landing... que l'on ne possède pas encore.

Le journal Cols Bleus du 23 juillet 2011 nous présente un nouveau Landing, c'est le Landing Craft Air Cushion (Cushion = Coussin), un véhicule de débarquement sur coussin d'air. La Marine nationale, aux dernières nouvelles, n'a pas encore prévu en acheter mais des qualifications de cet engin à bord du BPC Tonnerre ont été déjà réalisées pendant une semaine passée aux USA en 2007.

Selon Cols Bleus, Les LCAC sont de gros aéroglisseurs de 27 mètres pour une capacité d'emport de 70 tonnes. Utilisés sur les gros navires amphibies américains, ils sont beaucoup plus souples et rapides d'emploi que les chalands de débarquement, puisqu'ils peuvent atteindre 50 nœuds. Les BPC français de type Mistral, avec un radier de 57,5 mètres peuvent abriter deux LCAC.

Cette validation, cette qualification, n'est valable que deux ans ; elle avait été renouvelée en 2009. En cette année 2011, le Tonnerre, en route vers la Libye, croisant en Méditerranée le Bataan, les deux bâtiments ont renouvelé pour la troisième fois cette qualification du Tonnerre.

Le Tonnerre est le seul navire de guerre non Américain à posséder cette qualification LCAC.

- La Marine nationale compte un nouveau Bâtiment d'Instruction à la Manœuvre (BIM). Destiné à la formation des élèves de l'École navale et du groupe des écoles du Poulmic. Construite à Brest par le chantier Sobec, qui l'a mis à flot le 3 février dernier, l'Engageante a été admise au service actif le 3 mai. Long de 25.5 mètres pour une largeur de 6 mètres, le bâtiment, réalisé en acier (coque) et aluminium (superstructures), présente un déplacement de 80 tonnes. Affichant une autonomie de 40 heures à 10 nœuds, l'Engageante est dotée de deux lignes d'arbres. « Ces caractéristiques permettent les mêmes comportements à la manœuvre que les frégates de type Horizon ou FREMM », précise la Marine nationale. Le navire est armé par 3 membres d'équipage, abrite une salle de formation et peut accueillir jusqu'à 23 élèves. A bord, ces derniers s'entraîneront aux manœuvres (appareillage, accostage, mouillage, exercices d'homme à la mer...) Je crois qu'ils vont pas mal s'entraîner à dégueuler également.



-



L'Engageante (© : MARINE NATIONALE)

Un second BIM du même type, la Vigilante, sera livré par Sobec à l'automne. Commandés en 2009 au titre du plan de relance de l'économie, ces nouveaux bâtiments remplacent les Chimère et Fardafet, en service depuis 1970 et 1971 et dont on disait, car c'était l'époque, qu'ils avaient l'inertie d'un escorteur d'escadre. Toujours pour la petite histoire, comme nous le rappelions en décembre dernier, les deux nouveaux BIM reprennent les noms des ex-chalutiers concarnois Cayolle et Iseran. Construits en 1964, ces navires ont servi de Bâtiments d'Instruction à la Navigation (BIN) jusqu'à la mise en service de la Glycine et de l'Eglantine, en 1992. Les jeunes marins d'alors, dont beaucoup restèrent marqués par leur passage sur les vieilles Engageante et Vigilante, avaient avec un humour réaliste surnommés ces bateaux la « Roulante » et la « Dégueulante ».

- Où l'on reparle du premier porte-avions chinois. Le journal « le Monde » du 12 août, nous parlait de l'inauguration du premier porte-avions de ce pays, le Varyag, acheté à la Russie et dont le futur nom chinois serait Shi Lang. Les experts occidentaux estiment qu'il faudra des années avant que la Chine puisse se doter d'un groupe aérien pour ce bâtiment. Un porte-avions entièrement made in China est par ailleurs en chantier près de Shanghai mais les ingénieurs n'en sont qu'à la phase préparatoire.

- Un hymne officiel pour la Marine vient d'être créé, voici le message officiel du Chef d'Etat- Major de la Marine à ce sujet

Par contre, je ne connais pas encore la musique.

Les paroles suivent le message.

Message officiel du chef d'état-major de la Marine :

J'ai validé la version définitive du nouvel hymne de la Marine créé dans le cadre du plan "Être Marin" pour valoriser la cohésion et la fierté d'appartenir à la Marine. Il sera appris en école, au moment de la formation initiale et aura vocation à être chanté au cours de nos cérémonies.

A la suite de l'appel à contribution auprès de l'ensemble du personnel de la Marine, 19 textes rédigés par des marins, civils et militaires de tous grades ont été retenus après une première sélection. Ces propositions ont ensuite été soumises à un jury que j'ai présidé avec Didier Decoin, Président des Écrivains de Marine et Secrétaire Général de l'Académie Goncourt. Ce jury était également composé de marins représentant l'ensemble des unités et des grades de la Marine.

Le choix n'a pas été aisé car les propositions étaient toutes d'excellente qualité. Le texte retenu a été ensuite mis en musique. C'est le projet dont le texte a été écrit par le Lieutenant de Vaisseau Christian Beauval et la musique composée par le Chef de Musique Didier Descamps, que j'ai retenus. Vous aurez l'occasion d'en connaître les paroles et d'en entendre la musique sur le site "Intrama" très prochainement. Par ailleurs le texte et la partition seront diffusés dans le numéro de Cols Bleus qui paraîtra début septembre.

Je tiens à remercier tous les contributeurs qui ont œuvré avec talent à la réalisation de ce projet, apportant ainsi la preuve de leur attachement à la Marine. J'y associe les membres du jury qui ont du faire des choix difficiles ainsi que les Chefs de Musique de Brest et de Toulon qui se sont beaucoup investis pour en proposer la mélodie et l'accompagnement.

C'est à toute la Marine désormais de porter cet hymne et à chacun d'entre nous de se l'approprier afin qu'il puisse résonner au sein de nos Unités, comme auprès du grand public.

Il sera un des témoignages visibles de notre fierté d'être Marin.

Signé :

Amiral Pierre-François Forissier

Chef d'État-Major de la Marine

Et voici le texte :

**Marins rejoins ton équipage
Tu es paré pour la mission
Bientôt commence l'appareillage
Du patrouilleur au porte-avions
Marin au cours de ton voyage
Tu hisses notre pavillon
Au loin très haut
Tu portes l'image de la France
Aux autres nations
Honneur, Valeur et Discipline
Mis au service de la Patrie
C'est la devise de la Marine
Qui s'est inscrite dans ta vie
C'est la devise de la Marine
Qui s'est inscrite dans ta vie**

- Je lis en ce moment un ouvrage de l'historien Pierre Miquel dont le titre est « La Seconde Guerre mondiale. Il y a un chapitre qui traite du formidable effort de guerre qui a eu lieu aux USA, et ça commence en nous donnant le nombre de bateau qui ont été construits dans ce pays, du plus petit au plus grand, les plus petits étant les LCVP, Landing Craft Vehicule Personnel (Higgins en a construit plus de 20 000) et les LCM ; le nombre donné est de 124 000 de 1941 à 1945

En visitant le site de vente par correspondance E BAY, j'ai découvert l'insigne à vendre d'un bateau qui s'appelle « la Charmante » et j'ai découvert que ce bateau était le LCI 101 qui a porté ce nom quand il était affecté en Indochine à la Dinassaut 2 (2 ème Division Navale d'Assaut). Je ne sais pas à quelle période ce bateau porta ce nom, mais à ce LCI revint le numéro de coque OTAN L 9040 à l'avènement de cet organisme.

Je vous quitte donc pour ce soir et en vous transmettant mes amitiés ; je vous donne rendez-vous vers le 15 septembre pour la suite des aventures de Laura qui doit donc, prendre la route de Bali, mais j'espère qu'elle y renoncera car c'est un territoire de piraterie. Qu'elle file donc vers la Réunion, et puis vers le Cap. Ce sera plus dur mais elle aura davantage de sécurité.

André Pilon

Suite Laura

Blog du 15 août 2011

Il y a des vagues que viennent de face, et Guppy, allégrement, les coupe tout droit et à travers elles à une vitesse de 7 nœuds. Dans la matinée j'ai eu en vue mon premier cargo de cette étape ; c'est un rappel que je me rapproche du détroit de Torrès et que je dois redoubler d'attention. Il y aura de plus en plus de trafic. La météo est magnifique avec un beau soleil et seulement quelques nuages dans le ciel. Il fait un agréable 28 degrés. Dans la journée je suis montée dans le mât pour prendre une photo de là-haut, j'y ai découvert que mon dernier visiteur emplumé y a laissé beaucoup de traces de son passage. Il a fienté partout sur les panneaux solaires de sorte que pas une des cellules n'étaient visibles. Elles n'auraient pas pu continuer à fournir la puissance électrique dont j'ai besoin pour mes équipements électroniques et mon éclairage. Alors j'ai gardé mon équilibre sur le bord de la rambarde et j'ai nettoyé chaque centimètre carré de panneau solaire jusqu'à ce qu'ils soient propres. Quand j'en ai eu fini avec ce travail, j'ai repéré une bouée flottante avec un filet de pêche qui y était joint ; heureusement, Guppy est passé à dix mètres de lui puis la bouée a rapidement disparu à l'horizon.

Blog du 16 août 2011

Aujourd'hui, les vagues sont encore plus élevées et elles viennent de deux directions différentes ; Guppy qui file à 7 nœuds est comme un cheval à bascule sur elles. Moi je suis à l'intérieur à essayer de faire les choses habituelles : cuisiner, dormir, gérer la navigation et le reste... Lentement mais sûrement le trafic maritime est plus dense, ce matin même un grand navire est passé non loin de moi et actuellement trois autres sont visibles sur l'écran radar. Je suis sur la route. Je suis en train de rattraper sérieusement Oro Sogno, j'ai déjà rattrapé 110 milles sur lui !

J'ai regardé à l'intérieur du réfrigérateur, j'ai trouvé un concombre que je ne me souvenais pas avoir laissé là, il était en piteux état, car j'éteins toujours son électricité quand je quitte le port. Quand je suis en mer je préfère garder toute la puissance électrique pour mes instruments de navigation. Donc les choses vont très bien, il a de temps en temps un peu de pluie et aussi de temps à autre du soleil et l'air frais en mer est bien le meilleur.

Notes : Bien vu, Guppy comme un cheval à bascule ; vous voyez tous, par la pensée ces grosses vagues que viennent de l'arrière qui le soulèvent et le laisse ensuite retomber dans les creux.

Quoique ces mouvements de bascule, la freine, Guppy marche allégrement vers Torrès. J'ai trouvé une carte météo qui nous montre que l'anticyclone se trouve centré sur l'Australie, ce qui donne ce vent permanent qui lèvent cette belle houle ; sa description du temps, chutes de quelques bruines ou pluies faibles entrecoupées de rayons de soleil, nous montre que les nuages sont des bancs de stratocumulus.

Blog du 17 juillet 2011

Après une nuit très calme, ce matin le soleil n'est pas au rendez-vous et il fait plutôt sombre c'est à cause d'une couche de nuages très noirs qui pèsent sur Guppy. Je m'attendais donc à une méga bourrasque mais rien ne s'est présenté, il y a eu quelques mouvements de vent mais après avoir fait un petit combat avec le tangon et une danse du soleil sur l'avant, tout est rentré dans l'ordre ; les nuages ont lentement disparus et je pouvais profiter des rayons du soleil à nouveau. Le vent s'est stabilisé dans une direction préférée, et il est maintenant soufflant de l'arrière ; il a aussi faibli un peu, je vais 1,5 nœud moins vite qu'avant mais je fais encore 5,5 nœuds, c'est encore une belle vitesse ; je n'ai aucune raison de m'en plaindre. Guppy n'est plus qu'à 75 milles derrière l'Oro Sogno. La chance aidant, je vais le rattraper Henck demain soir. A ce moment, je serai aussi très proche des premiers récifs du détroit de Torrès. J'attends impatiemment ce passage, et avec une grande curiosité, car c'est la rencontre de deux océans qui se heurtent en créant des courants forts. En tous cas et pour quelque temps je devrais en avoir fini avec ces houles croisées de la mer de Corail.

Notes : Moi, j'en suis toujours baba de constater comment une gamine d'à peine 16 ans gère cette affaire ! Rien ne l'étonne, rien ne la rebute, rien ne lui fait peur !

Elle va rattraper son ami Henck de l'Oro Sogno ; il a un bateau plus petit que le sien, on pourrait concevoir le contraire, mais c'est bien elle qui manœuvre la plus grosse bête.

Voyager c'est aussi apprendre la géographie, nous le savons tous, nous les marins, et Laura participe à notre instruction sans trop s'étendre. En effet le détroit de Torrès est la rencontre de deux Océans immenses, le Pacifique avec la mer de Corail, l'océan Indien par la mer d'Arafura ; Il y a là de terribles conflits de niveau des eaux qui peuvent avoir plusieurs mètres de dénivellation et qui crée entre les récifs, parfois dans un sens, parfois dans l'autre, des courants d'enfer, généralement impossible à prévoir sauf en quelques secteurs. Le détroit de Torrès est une zone très dangereuse ou je ne suis jamais passé.

Et puis nous y apprenons aussi un mot anglais que Google n'a pas su traduire, c'est celui de la couche de nuages sombres qu'elle nomme : PITCH BLACK, ce qui veut dire ; noir d'ébène. En fait, dans l'anticyclone, c'est une couche épaisse de stratocumulus très sombre qui a pu modifier son régime de vent puisqu'elle s'est débattue avec lui.

Blog du 18 août 2011

Le bon vent est toujours là et Guppy galope sur la mer à 7 bons nœuds. Il n'y a plus que 50 nautiques pour arriver aux premiers récifs avant la voie qui me mènera au vrai détroit de Torrès à encore 100 nautiques de là. Le parcours total dans ce passage est d'environ 170 nautiques. Il me faudra être très vigilante, apporter beaucoup d'attention. En observant la carte, je vois de nombreuses épaves sur les récifs. En plus de cela, il y a des courants très forts et souvent de violentes rafales de vent. Le vent souffle sur l'arrière et Guppy marche très bien avec le génois. Maintenant, je vais essayer de dormir, pour me reposer le plus possible. Je n'aurai pas beaucoup de temps pour cela dans les trois prochains jours. Après avoir lu toutes sortes d'histoire, certaines horribles sur le détroit de Torrès, je suis devenue curieuse de savoir comment cela va s'appliquer à moi.

Note : Ce document est arrivé tardivement. D'après les cartes de vent éditée par la météo, australienne, je crois, celui-ci arrive à 20 nœuds sur bâbord arrière de Guppy. Donc, actuellement, Laura doit être dans le passage depuis bientôt 24 heures.

Blog du 19 août

Je suis entourée de récifs et beaucoup ne sont pas visibles. Une nouvelle fois, il a fallu que je recouse des trous dans le Génois, j'espère qu'il va durer pour les 900 milles qu'il y aura à faire jusqu'à Darwin. La nuit dernière, nous avons dépassé l'Oro Sogno et ainsi Henk est déjà à 23 milles derrière moi. Malheureusement, il faisait nuit quand nous l'avons doublé et nous pouvions seulement voir l'un et l'autre, nos feux. En ce moment mes souhaits sont de sortir rapidement d'ici et d'avoir la mer ouverte devant moi. Et, ce qui est le plus important, avoir beaucoup d'eau sous la quille de Guppy.

Il y eut des endroits où le passage était très étroit et les croisements avec d'autres bateaux n'étaient pas faciles et certains ne parlaient pas un seul mot d'anglais. Cela signifie que nous ne pouvions pas nous communiquer clairement les intentions des uns ou des autres. L'Océan Pacifique est maintenant derrière moi. Ce vaste océan avec toutes ses belles îles ; mais j'y reviendrai. Je suis maintenant curieuse de ce que sera la mer d'Arafura et l'Océan Indien.

Notes : Toujours égale à elle-même, rien ne l'étonnant, rien ne la rebutant, elle continue son passage dans un des lieux les plus difficiles. Demain elle sera dans la mer d'Arafura, une mer fermée sur trois côtés et ouverte sur l'océan Indien côté Ouest ; sitôt sorti de Torrès, elle n'a plus aucun obstacle jusqu'aux approches de Darwin et Guppy aura au minimum 50 mètres d'eau sous sa quille. La mer d'Arafura n'est pas profonde, mais il y a de quoi naviguer sans risques. Cette mer-là était à sec au temps des dernières glaciations et c'est probablement ce qui a permis le peuplement de l'Australie

Blog du 20 août 2011.

Guppy et moi, nous nous sommes précipités dans le détroit de Torrès à la vitesse de 7, 5 nœuds ; il y avait des récifs partout que je pouvais à peine voir car il faisait sombre. A distance, j'ai vu la première île auprès de laquelle je devais passer. J'ai ajusté ma route en installant le Génois et j'ai pris des ris à la Grand voile. Il

y avait quelques problèmes avec les trous de la nuit dernière dans le Génois. J'ai pris ma caméra pour photographier cette voile détériorée ; ensuite je l'ai roulé et j'ai installé à la place le tourmentin. Et puis, nous sommes allés parmi tous ces récifs. Notre vitesse a donc un peu baissé mais Guppy a pris un nouveau rythme, il se rue à 6 nœuds. Nous avons couru d'île en île, de récif en récif. En sortant de l'obscurité, ce matin, j'ai vu des îles tout autour de moi et la couleur très pâle de l'eau, ce qui indique que la profondeur de l'eau est faible ; elle n'était que de 13 mètres de profondeur. J'ai essayé de remettre le Génois, mais cela n'a pas marché, et bien tant pis ! alors, j'ai hissé la voile d'Artimon à la place et nous avons continué ainsi à une vitesse un peu moindre, et cela n'a pas beaucoup d'importance. J'en avais terminé avec le détroit de Torrès ; je pouvais voir la côte australienne, j'étais dans un nouvel océan. Cela me faisait tourner la tête et avec le peu d'énergie que me restait avec ces 48 heures sans sommeil, j'ai fait une danse de joie et demandé à Guppy comment il se sentait ? Tout simplement : génial, qu'il a dit... Et tant pis pour le Génois tout déchiré, déchiqueté en morceaux, cela n'a pas d'importance ; pas plus que les plats sales empilés les uns sur les autres ; que mon lit est salé et humide, que le vent est presque tombé ou qu'un pack de jus de fruit est renversé dans un placard...

Notes : Elle a terminé la dernière phrase de son blog par des points de suspension, ce qui nous permet, à loisir de deviner les pensées qu'elle a eues à ce moment-là.

Elle doit avoir crié, je la vois, les bras encerclant le grand-mât de Guppy : plus rien d'autre ne compte puisque le DETROIT DE TORRES EST PASSE.

Mais quand même, et qu'en pensez-vous, il y a quelque chose de troublant, voilà un endroit redouté de tous, matérialisé par des centaines d'épaves et Laura se rue là-dedans avec son voilier, les doigts dans le nez, dirait-on, à une vitesse maxi de 7, 5. et en finale avec 48 heures dans sommeil.

Je pense qu'il doit y avoir des chenaux balisés avec bouées lumineuses, elle n'en parle pas, mais comme je le disais hier, je n'y suis jamais passé et je ne trouve rien sur internet à ce sujet.

Blog du 21 août 2011

Après une nuit presque complète de sommeil, la nuit dernière, je ne me sens pas totalement en forme ; il y a encore à récupérer. Il y a encore un trafic maritime important et six monstres sont passés non loin de moi. Les dieux de la météo sont favorables à Guppy et le vent est bon. Alors, j'ai fait du rangement, la vaisselle, j'ai nettoyé de placard plein de jus de fruit renversé et l'intérieur de Guppy est rempli de la bonne odeur du pain que j'ai fait cuire. J'ai appris par radio que Henk et Oro Sogno ont aussi passé le détroit ; ils naviguent actuellement à 85 nautiques derrière moi. Le passage de Torrès m'a fait perdre le rythme du grand large et il semble difficile à reprendre. La mer d'Arafura est peu profonde ce qui rend la houle plus courte et le bateau c'est comme s'il rebondissait dessus comme une balle.

Notes : Elle a repris son rythme et le vent, c'est toujours l'alizé de Sud Est comme indiqué par la dernière carte, même direction, même vitesse ; comme elle fait environ du 250 pour se rendre à Darwin, elle a le vent sur la hanche bâbord. Il n'y a pas d'obstacle ni de perturbation sur sa route, excepté une ligne de grains non loin de la côte australienne et qu'elle saura probablement gérer si elle est encore active lors de son arrivée près des côtes. On apprend qu'elle a emporté de la pâte à pain avec elle et, effectivement, comme elle le dit, son intérieur doit sentir bon. Rappelez-vous, sur nos bateaux, l'odeur du pain frais matinal, N'était-ce pas un facteur de bon moral et de gaieté ? C'est la même chose pour elle.

Cette traversée sera vie faite, je pense.

Blog du 22 août 2011

La nuit dernière j'ai parfaitement bien dormi, la circulation des navires autour de moi n'a pas été très importante. Je me sens beaucoup mieux qu'hier.

Pour la seconde fois aujourd'hui, un avion de surveillance de la douane australienne et de la protection des frontières m'a survolé. Nous avons communiqué. C'est tout à fait normal, ils demandent le nom du bateau

et quelques autres informations. Venir dans les eaux australiennes sans être vu est pratiquement impossible. Comme j'avais déjà donné toutes les informations nécessaires au passage du détroit de Torrès, je n'ai eu besoin que de donner le nom du bateau, ils avaient déjà tout le reste. Nous avons eu une conversation agréable et ils m'ont souhaité bon voyage. Alors que la nuit tombait l'avion a repris sa route. J'ai encore besoin d'être en forme pour continuer cette traversée et j'ai commencé à étudier le prochain obstacle qui se trouve sur ma route : c'est à 100 milles d'ici, il faudra courir entre les bancs de sable avec de forts courants et une dénivellation de marée de sept mètres possible.

Notes : Elle ne nous parle pas de sa vitesse ni du vent qui est toujours de secteur Est, mais assurément elle file car elle nous informe des obstacles qu'elle va bientôt rencontrer, c'est donc qu'encore une fois, elle n'a pas moisi en route. Elle va bientôt passer entre la presqu'île australienne de Cobourg et l'île Melville pour entrer dans le golfe de Van Diemen où se trouve tout ce dont elle nous parle ; courants, bancs de sable et fortes marées. Un peu plus loin, elle franchira le détroit de Clarence pour arriver sur Darwin. On voit très bien avec Google Earth.

Blog du 23 août 2011

Aujourd'hui, les vagues sont passées de gênantes à super ennuyeuses, elles sont de plus en plus grandes et parce que la mer est peu profonde, il se crée une mer très hachée et courte. Il y a des houles croisées et lorsque Guppy se trouve dans un creux, arrive une vague de côté qui le submerge, qui engloutit le bateau tout entier. Bien sûr le cockpit est toujours plein d'eau et je dois tenir l'entrée de la cabine fermée, ce qui rend chaud et étouffant l'intérieur où je demeure. Mais alors que l'eau s'écoule, Guppy file toujours à 7 bons nœuds. Il est remarquable aujourd'hui que l'eau semble étrange, en raison d'une substance brune flottante au-dessus. J'ai encore deux cents milles nautiques à parcourir pour arriver à Darwin ; ce sera probablement un des principales étapes de mon voyage.

Notes : Effectivement elle a une mauvaise mer avec ses houles croisées qui malmènent Guppy, et elle file là-dedans à 7 nœuds ! Tout le bateau est noyé bien sûr. Et moi qui croyais que, comme la mer d'Arafura est une mer fermée elle était une mer calme ! En fait elle est grande, elle fait presque une fois et demi la surface de la France, et puis alors Laura a affaire à une forte mer du vent, levée par l'alizé d'est et une autre houle dont elle ne nous donne pas la direction d'où elle vient ; c'est celle-là qui doit la gêner le plus. La mer d'Arafura est peu profonde, il se passe le phénomène suivant que les météo connaissent bien : On appelle la longueur d'onde de la houle est la distance de crête à crête, supposons donc 150 mètres. Les lames se font sentir en profondeur jusqu'à la moitié de cette longueur d'onde, les sous-marinières connaissent. Alors la partie basse est freinée par le fond et la partie supérieure se met à cambrer et à déferler. C'est le principe des bonnes vagues qui déferlent sur la plage pour le surf. Pour Guppy, Laura a intérêt à se tenir bien enfermée à l'intérieur, car une vague plus puissante pourrait rouler le bateau en déferlant. Le bateau se relèvera. C'est arrivé à Marcel Bardiaux, dans le détroit de Lemaire, plusieurs fois si je me souviens bien. Mais enfin l'arrivée à Darwin est proche.

Blog du 24 août 2011

Malheureusement, je n'ai pas beaucoup dormi la nuit dernière... Le vent a soufflé presque à 30 nœuds, j'ai du réduire le bas de la voile d'artimon et prendre encore un ris dans la Grand-voile. Depuis hier, j'ai été appelée deux fois par l'avion de la Douane et de l'Agence de protection des frontières. Comme c'est sympathique de leur part. En ce moment Guppy et moi nous naviguons au près, et nous avons adopté une nouvelle route, cap au sud, vers la terre.

Alors Guppy pointe son nez vers le golfe de Van Diemen avec ses forts courants ; un endroit bien connu et reconnu pour être difficile pour les marins. Puis notre vitesse a diminué passant de 6 à 5, puis 4 et enfin deux nœuds ! évidemment c'est parce que nous avons les courants de face, cela ne peut pas être autrement. Je vais juste être patiente et attendre que la marée se retourne. En fait, le golfe de Van Diemen est bien connu pour être une version de la mer des Wadden aux Pays-Bas. Je vais donc être encore à la voile pour une nuit, passer entre les bancs de sable et si tout va bien, je serai demain à Darwin. Je pense déjà que je vais beaucoup dormir.

Notes : Dans son blog, elle est en train de quitter la mer d'Arafura pour rentrer dans le Golfe de Van Diemen qui se vide à marée descendante et qui lui casse toute sa vitesse puisqu'elle ne fait plus que 2 milles

à l'heure sur le fond. Avant d'arriver à Darwin, il faut qu'elle sorte de ce vilain golfe ensablé par le détroit de Clarence. Peut être profitera-t-elle du courant de marée descendant cette fois ci ? Mais à l'heure qu'il est, à Darwin où l'on a adopté UTC + 9 heures 30, donc 7 heures et demie d'avance sur notre heure d'été, nous sommes au soir. Laura doit être arrivée et en train de dormir.

Voici ce que l'on peut lire dans Wikipedia, au sujet de la mer des Wadden au Pays-Bas et que Laura compare au Golfe de Van Diemen envasé et ensablé, et dont j'entends parler pour la première fois : un réseau de chenaux de marée, barres sableuses, vasières, marais salés, et îles crée une zone de transition entre la terre et la mer caractérisée par les changements journaliers de la marée, et une forte dynamique de salinité, lumière, oxygène et température. Il en résulte un système complexe qui fournit un habitat exceptionnel à une faune et à une flore très riches. Mais c'est fou ce que nous aurons appris en géographie, en suivant cette adolescente qui fait le tour du monde !

Blog du 25 août 2011

Je suis bien arrivée à Darwin et je n'ai pas eu la chance d'aller encore dormir. Pour arriver ici, ce fut comme une vie entière d'expériences et je suis arrivée indemne. Je ne peux pas en dire autant de mes voiles. Les voiles de l'avant déchiquetées et la Grand'voile en lambeaux elle aussi. Bien entendu, en arrivant, je savais que je devais d'abord passer par la douane comme par ailleurs, mais cette fois je devais aller au débarcadère pour le faire. Donc j'ai rempli formulaire après formulaire et j'ai répondu aux questions de l'agent ; avec la fatigue, les lettres dansaient dans ma tête et j'étais incapable de trouver leur juste place sur le papier. Je me sentis soudain très chaud dans la cabine et sans doute parce que j'étais encore revêtue de mes vêtements de protection à la mer. Guppy était tranquillement à quai, mais pour moi ce n'était pas pareil le bateau semblait encore bouger pour moi. L'officier de la quarantaine a mis une heure et demie pour inspecter tout le bateau pendant que je remplissais les formulaires ; en fin de compte, il est parti avec ce qui ressemblait à un morceau de viande et aussi avec ma poubelle. J'ai essayé de tout remettre en ordre dans mon bateau après être passée au yacht-club, mais mon corps qui n'avait qu'une demi-heure de repos depuis 48 heures a vivement protesté et a gagné. Ce sera une nuit sans voiles déchiquetées, sans îles, sans récifs, sans bancs de sable, sans la rencontre de bouée ou de bateaux ; je vais dormir d'un profond sommeil.

Notes : il est vrai que les Australiens ne badinent pas sur les principes d'hygiène, protection maximum de leur territoire. Ceux qui sont passés par ce pays en se rendant dans le Pacifique en avion s'en sont rendus compte avec le produit anti moustique répandu dans la cabine sitôt l'atterrissage ; j'y suis passé une fois. Je ne sais pas si les moustiques étaient crevés, mais pour sûr que les passagers en prenaient une bonne dose dans les poumons. Ceux qui y sont passés en bateau ont sans doute quelques remarques à formuler à ce sujet. Mais quand même, subir une telle inspection après 48 heures sans dormir, c'est bien dur. Sa poubelle va probablement revenir demain, elle aura été soumise à des analyses de recherches microbiennes. S'ils trouvent quelque chose de grave, elle peut se retrouver en quarantaine. Souhaitons que non.

Pas de correspondance les 26 et 27 août

Blog du 28 août 2011

Maintenant que je suis bien reposée, je peux entreprendre tout ce que j'ai à faire à bord et ça va beaucoup mieux. En un rien de temps ma moto a été prête et mon moteur hors bord qui avait des ratés a bien fonctionné. En fraisons de l'amplitude des grandes marées, je suis au mouillage assez loin de la côte avec une centaine d'autres yachts, ce qui fait un parcours assez long pour se rendre au yacht club. Mais c'est bien ici et j'ai déjà rencontré plein de gens sympathique des personnes très gentilles et ici tout le monde a un bateau et est un vrai marin actif. Il y a une régates d'organisée pour le week-end et je vais y participer, je vais être dans la course, je vais donc avoir l'occasion de faire cette compétition avec un dériveur Laser emprunté. Aujourd'hui, à l'entraînement je n'ai pas fait trop mal, mais demain je peux bien être la dernière à passer la ligne d'arrivée. Mais cela n'a pas beaucoup d'importance et quand même ce serait amusant si j'étais la première...

Blog du 29 août 2011

Pour la régata, il y avait des vents assez forts et j'ai eu beaucoup de mal à garder le bateau debout. Même si mon dériveur était un Laser avec radialsail (mâts courts et voiles plus petites), il a commencé lentement à se remplir d'eau le rendant de plus en plus instable et ingouvernable. Comme nous avons atteint la partie du parcours où le vent soufflait de l'arrière, j'ai chaviré plusieurs fois, et parce qu'il y avait de l'eau à l'intérieur. Evidemment il n'était pas question que je gagne la course, j'ai simplement apprécié la voile et eu beaucoup de plaisir. Après mes chavirages, j'ai soigneusement manœuvré pour franchir la ligne d'arrivée. L'important était de finir la course. Sogno d'Oro est arrivé et est ancré tout près de moi