

Hasta Bananas

**Croisière Romantique en voilier
dans les Mers du Sud**

de

Otti Schmid

Bienvenue à bord

Je dédie ce livre à mes parents: Ma très chère mère Hanna qui habite dans une maison de retraite à Stein am Rhein et qui, pour son 80^e anniversaire, voulait visiter Hong Kong avec moi avant qu'elle ne soit rendue aux Chinois, en 1997. Mon père Otto qui est décédé en 1990 et qui, à l'âge de soixante dix ans, était encore capable de passer huit heures par jour sur la selle d'un cheval et qui voulait absolument tirer à la carabine sur une chèvre de montagne, dans le Yukon. La tête empaillée de cet animal est encore exposée dans ma maison de Hemishofen, à 5 km à l'ouest de Stein am Rhein, à une heure de voiture de Zurich, en Suisse.

J'aimerais remercier les personnes suivantes:

- D. Richard Altorfer, pour sa spontanéité, son intérêt pour le T.O.P. (Le Projet Otti), et pour rendre possible la publication de ce livre par sa compagnie, Les Éditions Rosenfluh.
- Willum Moeller, graphiste aux Editions Rosenfluh, membre du Yacht Club Schaffhausen (YCS), constructeur de modèles de bateaux et grand navigateur à la voile. Il a été le premier à avoir l'idée de faire un livre à partir de mes écrits qui étaient parus dans la revue du YCS. Il m'a convaincu par ces mots: "C'est plein de suspense et ce sera amusant d'en faire un ouvrage!"
- Thesi Schröckel qui, avec sa remarque "Ecris-moi sur ton voyage", m'a stimulé pour commencer à écrire quelque chose. Mes articles qui lui avaient été envoyés, furent publiés par elle dans la revue du YCS. Elle aussi a pris un énorme plaisir à voyager dans les décors des Mers du Sud.
- Urs Von Schroeder, mon éditeur patient et compréhensif, pour m'avoir aidé à rendre ce livre lisible.
- Bruno Robert Tromeur (de Salvador de Bahia), pour avoir traduit mon livre en français, ainsi qu'à Éric et Sylvie Petitjean pour en avoir effectué les corrections.
- Manfred Müller, le Directeur d'édition, responsable du bureau de T.O.P. Books Gmbh.
- Klaus Beerli, pour ses dessins animés qui ont ajouté du piquant à mes récits dans la revue du YCS.
- Walo Hauser, Président du YCS qui, sans aucune censure, a approuvé ma contribution à la revue du YCS.
- Ma sœur Dor, pour tous ses efforts pour s'occuper de mes affaires en Suisse.

- Bruno Tromeur pour traduire ce livre de l'anglais en français et ça à Salvador de Bahia. Bruno est Français, habite à Brésil et de temps en temps il fait une visite en France.

Otti Schmid

Au plaisir

Pourquoi ce livre commence t'il au Canal de Panama? Il y a une raison très spéciale à cela. C'est seulement après la traversée du Canal et après que «Hasta Mañana» ait sillonné le Pacifique, que j'ai vraiment eu l'impression d'être parti. Loin de l'Europe, de la Suisse, loin de chez moi. Après avoir travaillé pendant près de trente ans comme pilote commercial de la Swissair, des pays qui se trouvent à 10 ou 12 heures de vol non-stop me semblaient se trouver au coin de la rue.

Pour commencer à naviguer, il faut regarder droit devant soi et réaliser son rêve, même lorsqu'il s'agit de faire le tour du monde. Il n'y a aucun doute, cela ressemble à un slogan. Peut-être suffit-il d'être curieux et de se sentir attiré par l'inconnu pour laisser au loin son territoire habituel et s'aventurer vers de nouveaux rivages. C'est avoir d'autres objectifs que vous réaliserez en faisant des plans qui ne sont pas vraiment des plans puisqu'ils laissent place à des décisions spontanées. Comme c'est excitant de partir et de voir par soi-même ce qui se passe au loin, sans trop écouter les récits un peu décourageants. Il est évident que vous devez respecter les lois de la nature. Vous devez tenir compte des prévisions météorologiques et éviter la saison des cyclones. Puisque les vents soufflent principalement de l'est, il est sage de choisir un itinéraire à l'ouest. Ne pas avoir d'équipage peut être un avantage. Lorsque vous partez seul, votre expérience avec la population d'une île sera très différente de celle que vous auriez si vous étiez accompagné d'un membre d'équipage. De même que, quand vous êtes seul, il n'y a qu'une opinion qui compte. Si j'ai besoin d'un membre d'équipage, je connais suffisamment de gens qui aimeraient naviguer pendant quelques temps. Ou mieux encore, à mon avis, il faut chercher quelqu'un au moment exact où cela devient nécessaire. Il est intéressant de noter qu'il est souvent plus facile d'éviter un conflit avec un inconnu qu'avec quelqu'un que vous connaissez bien. Evidemment, vous avez besoin d'un voilier en bon état, équipé selon vos nécessités et votre budget, ainsi que de temps et d'argent. Il est néanmoins possible d'atteindre les Mers du Sud par voilier avec peu d'argent, en faisant du bateau-stop et en donnant un coup de main, par exemple.

Lisez dans ce livre comment je suis allé dans le Pacifique pendant les quatre années de navigation, de 1995 à 1998. Sachez comment j'en suis arrivé à naviguer

et comment tout a commencé. Naviguer est amusant. En tout cas, je prends bien plus de plaisir à le faire que j'aurais pu l'imaginer, même dans mes rêves les plus fous. J'espère que vous aimerez ce livre et qu'il vous fera rêver de pays étrangers et de gens nouveaux rencontrés en route.

Chapitre 1

Canal de Panama, 1995

**Ou „Eine Seefahrt, die ist lustig; eine Seefahrt die ist schön“
(extrait d'une chanson suisse, «Un voyage en mer est amusant, un voyage en mer est agréable.»)**

Merde! Ça ne peut pas être possible! Mais une fois de plus, c'est vrai, mes jurons n'avanceront à rien. Et je ne puis rien faire à ce sujet. Discuter avec les autorités ou leur poser des questions est inutile. Nous sommes amarrés au Canal et prêts à partir, mais nous avons été informés par radio qu'une fois de plus ma demande de passage avait été refusée. C'est la deuxième fois et ceci, après trois ajournements. Nous sommes rentrés au moteur sous la pluie et nous avons accosté Hasta Mañana au Yacht Club du Canal de Panama. En vérité, nous sommes anxieux de laisser les Caraïbes derrière nous et de passer le célèbre Canal pour nous aventurer dans le vaste Pacifique, afin de voyager où nous avons toujours rêvé d'aller, dans les Mers du Sud. À côté de moi, mes deux membres d'équipage Smita et Mick, le prennent avec plus de calme. Je le prends assez mal. Mais pourquoi, puisque nous avons tout le temps devant nous? N'est-ce pas l'heure où je devrais oublier que nous sommes déjà loin de l'Europe?

Grincheux, j'accepte ce qui ne peut être changé. Et c'est alors que tout recommence. J'appelle le contrôle de la circulation à Panama. Une fois encore, le type au téléphone sera étonné par le nom de mon Yacht. Et bien oui, nous essayons de fixer une autre date pour passer. Sa réponse: "Attendez une journée et rappelez pour que nous vous confirmions une nouvelle date." Finalement tout est arrangé. Nous devons être prêts le samedi suivant à 4 heures du matin et passer prendre un pilote du Canal. Nous avons mis les voiles le samedi, en compagnie de deux pilotes pour les manœuvres, Mauricio et Armando. Les frais pour chacun des deux hommes et pour le passage, sont de 50 US\$. Nous devons également louer 4 cordes de 35 mètres de long pour un prix de 50 US\$.

Malgré la bureaucratie, les gens s'occupent bien de nous au PCYC (Yacht Club du Canal de Panama). La ville de Colón a la réputation d'être un lieu où nous ne sommes pas trop en sécurité et il nous est fortement conseillé de prendre un taxi juste derrière le Club pour aller jusqu'au centre-ville. En général, quand nous voulons aller à la Banque, nous demandons au taxi de nous y attendre à la porte. Néanmoins, j'aime l'ambiance agitée de ce mélange tropical de gens de toutes les races. Le soir, je suis de sortie. Le bar du PCYC est très animé la nuit et beaucoup de gens du coin prennent plaisir à visiter le bateau. Mes membres d'équipage, Smita et Mick, qui commencent à me connaître, admettent qu'ils ont quelquefois été troublés dans leur sommeil. En tous cas, attendre le passage peut être amusant. Une lettre de Peter Kägi, destinée à Hasta Mañana, m'a aussi été envoyée via le PCYC. Il m'écrit sur son expérience lorsqu'il a passé le Canal avec son Yacht "Paros", un Wibo II de 33 pieds. Peter est contremaître à la Turbenthal et il voyage avec Iris,

une amie d'Allemagne. Je les ai connus tous les deux à Las Palmas, avant le départ de l' "Atlantic Rally for Cruisers" (ARC).

Préparer toute la paperasserie pour le passage est assez supportable, cela prend à peine une journée. Les mesures du bateau (pour calculer les frais de passage) ont augmenté les frais de 225 US\$. Ce qui est raisonnable puisqu'ils incluent une réserve de 40 US\$ au cas où il y aurait des frais imprévus. Cette somme m'a été remboursée en Suisse après que notre passage se soit fait sans incidents. Ensuite il faut remplir les formulaires de déclaration de Douane pour entrer au Panama. Puis j'ai dû obtenir un permis de navigation au Panama, ce qui coûté 77 US\$. Alors, prenez bien soin de remplir les formulaires habituels et déclarez que vous partez immédiatement. C'est permis ici. Après avoir passé le Canal, nous envisageons de faire une petite halte à Balboa pour faire les vivres. Puerto Ayora, aux Îles Galápagos, sera notre prochaine escale.

Mes jeunes marins, Smita et Mick sont allemands. Ils ont tous deux terminé leurs études, elle en Biologie et lui en Agriculture Organique. Smita aimerait approfondir ses connaissances et faire un Doctorat en biologie marine. Ils veulent aller en Nouvelle Zélande ou en Australie. Pour bien sentir la distance, ils ont décidé, en Allemagne, de faire le voyage en voilier. Ils sont partis de Hollande et "Hasta Mañana" est leur quatrième bateau. Ils sont délicieusement naturels et pleins d'enthousiasme. Je les ai rencontrés au Carnaval, à Trinidad.

Mais revenons un peu en arrière. En 1986, l' "Atlantic Rally for Cruisers" (ARC) a eu lieu pour la première fois. Le point de départ était Las Palmas et l'arrivée à La Barbade. Aujourd'hui, l'arrivée ne se fait plus à La Barbade mais à Rodney Bay, à Sainte Lucie. La plupart du temps, plus de 150 bateaux sont au départ de cette traversée de l'Atlantique dans le sens est-ouest. (Environ 2700 milles nautiques).

La fin de l'ARC de 1994 a été suivie d'une semaine de commémorations à Sainte Lucie, une île pleine de joie de vivre. Cent quarante neuf bateaux sont plus ou moins parvenus à traverser l'Atlantique sans incidents. "Hissar", un Swan 68, a mis les voiles droit sur Antigua pour réparer les dégâts matériels. Un autre membre d'équipage qui travaille aux éditions du "Yachting World", a dû rentrer à Las Palmas à cause de sérieux dommages sur son Yacht "Dash". Le gouvernail du First 38 de Wolfgang Koniger, "Belle de Vienne" a cassé et l'équipage a dû avoir recours à une solution d'urgence mais il a finalement atteint Sainte Lucie. Un accident dangereux s'est aussi produit sur l'Ovni de 33 pieds "Diamant de Malte". Son skipper Bernt Schwarzhaupt est tombé par-dessus bord pendant qu'il effectuait des réparations. Avant que le reste de l'équipage ne fasse demi-tour – ils devaient d'abord rebrancher la barre à roue – une demi-heure s'était écoulée. Cependant, grâce à la position GPS, ils ont pu repêcher Bernt. Sur notre bateau aussi, nous avons eu un mauvais épisode à mi-chemin mais nous nous en sommes sortis sans

conséquences sérieuses. Pendant une manœuvre ratée d'empannage, j'ai été "embrassé" par la bôme sur le front et sur le nez. Ensanglanté, j'ai survécu à cette mésaventure et une bosse douloureuse sur le devant de la jambe m'a forcé à visiter l'hôpital "Castries" de Sainte Lucie. Finalement, le Baltic 43 "Niinemari" a terminé premier (compte tenu du handicap) après une traversée de 17 jours.

Avant le départ de Las Palmas, j'ai rencontré Philippa (Pippa), une anglaise. Elle était à la recherche d'un bateau sur lequel elle pourrait traverser l'Atlantique donnant-donnant, ce qui veut dire qu'elle donnerait un coup de main en échange d'une couchette. Dans ce genre de situation, un skipper demande généralement de participer aux frais de nourriture. Pippa est apparue sur le quai, avant le départ de l'ARC : "Tu as besoin d'un membre d'équipage pour la traversée ?" a-t-elle demandé. À l'époque, mon beau-frère était à bord avec moi. Son anglais étant plutôt rudimentaire, j'ai demandé à Pippa si elle possédait quelques notions de français ou d'allemand. Elle acquiesça et c'est ainsi que nous nous sommes mis d'accord et qu'elle est restée à bord. Reini a 10 ans de moins que moi, et nous avons navigué ensemble pendant de nombreuses années dans les régates sur Star. Il maniait le foc et moi j'étais le barreur. Reini dirige une affaire de plomberie à Wagenhausen. Il s'est marié avec ma sœur Dor en 1980 et ils ont eu deux enfants ensemble: Melissa et Sascha. Malheureusement aujourd'hui, ils sont séparés.

Maintenant, laissons l'ARC derrière nous. Nous étions à Sainte Lucie et j'avais un problème. D'un côté, Pippa aurait aimé rester un peu plus longtemps sur mon bateau, mais de l'autre, j'avais fait la connaissance de Rosie, une gréreuse Canadienne. Je projetais de naviguer vers le sud, pour aller au Carnaval de Trinidad dès que je serais de retour de mes vacances de Noël en Suisse. Reini et moi avons exploré l'île magnifique avec ses plantations de bananes, sa forêt vierge et son amer, Les Pythons. Dès que Reini fut parti, Rosie a occupé sa couchette bien qu'il nous ait mis en garde avant son départ: "Tu ne vas tout de même pas confier ton bateau à ces deux femmes!". Pour ma part, je me demandais ce qu'il y avait de mal à cela. Je suis parti, malgré tout assez tôt pour fêter Noël à Hemishofen avec ma mère, ma tante Elsi et mes deux fils, Oliver et Ronald. Pendant mon absence, j'avais loué le terrain et le rez-de-chaussée à Corinne Ghisletti, mais je lui ai emprunté la salle de séjour pour quelques soirs. Ma mère était curieuse de savoir pourquoi j'avais mis cet horrible sapin de Noël dans cette pièce. Je la rassurai: "Je l'ai coupé cette après midi dans mon bois. Il doit servir pour cette occasion car il n'avait pas d'espace pour grandir où il se trouvait."

Aussitôt après avoir fêté le 79^{ème} anniversaire de ma mère, le 23 janvier 1995, je pensais déjà au départ. Je lui ai demandé ce qu'elle voulait comme cadeau. "J'aimerais aller en avion à Sainte Lucie et passer deux semaines à la plage avec toi." L'hôtel "St. Lucian" est situé près de la marina. Elle l'avait appris de mon frère Hanruedi. Il y avait séjourné autrefois avec sa femme Lisbeth et tous deux

avaient aimé cet endroit. Un vieil appareil Lockheed Tristar de la compagnie British West Indian Airlines (BWIA) nous conduisit jusqu'à Sainte Lucie via Antigua, à La Barbade, avant de poursuivre son vol jusqu'à Port of Spain, à Trinidad. Peu de temps avant mon départ j'ai reçu un fax: "Mon nom est Linda et j'aimerais voyager avec vous à Trinidad. Pippa et Rosie sont maintenant parties et j'habite actuellement sur votre bateau!" Dès que nous nous sommes installés à l'hôtel "St. Lucian", ma mère et moi nous sommes dirigés vers la marina pour voir à quoi ressemblait mon nouveau membre d'équipage. Nous avons donc frappé à la porte du "Hasta Mañana" et la tête d'une femme anglaise, blonde, est apparue par l'escalier qui mène aux cabines. "Bonjour, cela me fait plaisir de vous rencontrer" a-t-elle dit. Le 6 février, mon fils Olivier est arrivé avec sa petite amie Christine. Ils voulaient naviguer le long de l'île de Trinidad. Il y avait aussi, j'allais presque l'oublier, Herbert, un Autrichien. Il devait retrouver un bateau ici mais pour quelque raison bizarre, celui-ci était déjà parti. Je lui ai proposé de loger sur mon bateau jusqu'au départ de ma mère.

J'ai adoré les moments passés avec ma mère sur les plages, sous les palmiers. Nous y avons vécu des émotions inattendues, jamais éprouvées auparavant. Le soir, dès qu'elle s'endormait, j'allais jusqu'à la discothèque de l'hôtel pour me détendre. Danser sur des rythmes antillais effrénés avec des mulâtres est vraiment excitant. Elles n'étaient pas craintives et donnaient libre cours à leur sensualité. Elles frottaient leur derrière contre mon pelvis à la cadence de la musique, avec des mouvements ondulants. Evidemment, les lois de la nature l'exigeant, cela faisait son effet. Elles consentaient facilement à me rencontrer sur la plage de l'hôtel pour y passer un moment agréable. Je n'avais jamais vraiment connu ce genre d'expériences auparavant!

Ma mère était de retour en Suisse après un départ émouvant. Une fois de plus, je me suis réinstallé sur mon bateau. Il était maintenant plutôt rempli: moi, mon fils, sa petite amie et Linda, l'Anglaise. Du coup, nous avons décidé d'héberger aussi Herbert, l'Autrichien. Après avoir fait les vivres et le plein de fuel nous sommes arrivés à Marigot Bay le 13 février. C'est certainement l'un des plus beaux mouillages du monde. De là, nous avons suivi la côte jusqu'à La Soufrière, où nous avons jeté l'ancre. Le matin suivant, nous avons escaladé le petit Piton (750 m). Avec l'aide d'un guide, nous y sommes parvenus en 45 minutes. La vue était stupéfiante. Loin au-dessous de nous, nous pouvions voir le bateau. Le soir, après un repas de poisson, nous avons fait nos adieux à Herbert qui partait sur un bateau de plongée.

J'étais heureux d'avoir mon fils à bord, et de le voir prendre du plaisir à naviguer à la voile. Christine aussi appréciait le voyage. Nous formions ensemble un bon équipage. Linda devenait un marin invétéré. C'est elle qui a tué les langoustes que nous avions achetées à un pêcheur. Après un coup de couteau bien appliqué derrière la tête, elles sont allées droit dans la casserole. Nous avons mis

le cap vers le sud via Bequia, aux Îles Moustiques (L'Île des millionnaires), puis vers Mayreau. Une suite de merveilleux jours de promenades en mer s'écoulait. Les poissons qui mordaient à notre hameçon atterrissaient quelques minutes plus tard sur le grill. De Tobago Cays, nous sommes allés à Union Island, puis à Petit Vincent et ensuite nous avons navigué la nuit, passant Grenade à l'est et Chaguaramas Bay pour rejoindre Trinidad. Nous avons eu la chance de trouver une place sur les pontons du Yacht Club de Trinidad et Tobago, idéale pour participer au Carnaval. Nous avons un peu devancé la date de l'événement. Dès que nous sommes arrivés à Port of Spain, le rythme anticipé du Carnaval nous a collé à la peau.

Le Carnaval a lieu à la même date que le "Fasnacht", en Suisse; les festivités atteignent leur point culminant le dimanche et le lundi. Partout ailleurs tout devrait être terminé le mercredi des Cendres, mais pas ici. Ici, tout le monde se retrouve à Maracas Bay pour la fin. Nous sommes allés jusqu'à la plage dans la voiture de Beat Lühti, un maître de cabine de la Swissair que j'ai rencontré ici. La foule dansait au rythme de la musique sur la plage et dans l'eau. La musique était transmise par des haut-parleurs à un volume incroyablement élevé, résonnant très loin dans l'océan, probablement jusqu'en Afrique. Ce Carnaval était vraiment un épisode impressionnant; tous ces gens, leur joie de vivre et leur amour de la musique, qui se laissaient aller au rythme assourdissant du Calypso et des Steel bands.

Quand Christine et Olivier ont commencé les préparatifs de leur retour en Suisse, j'étais triste une fois de plus, mais cela fait partie de la vie d'un marin.

Ces jours merveilleux prenaient fin aussi pour Linda et moi. Nous avons donc dit au revoir aux gentilles serveuses du restaurant du "Trinidad & Tobago Yacht Club" et nous avons navigué au moteur durant une heure jusqu'à Chaguarmas Bay. Les steel bands étaient maintenant silencieux et la vie reprenait son sérieux. J'ai mis le bateau en cale sèche pour le faire réviser au IMS (Industrial Marine Service). Linda m'a donné un coup de main pour le mettre hors de l'eau, elle faisait déjà ses préparatifs de départ. Elle s'en allait faire une balade au Venezuela et a laissé à peine quelques affaires à bord du Hasta Mañana. Elle avait l'intention de les récupérer plus tard à Porlamar. Elle avait l'espoir de trouver là-bas un bateau qui pourrait l'emmener à Antigua. Au IMS, j'ai rencontré, une fois encore, Peter Kägi et Iris. Ils venaient juste de faire réviser leur bateau et s'apprêtaient à le remettre à l'eau. C'était Peter qui, à Sainte Lucie, m'avait donné envie d'aller dans les Mers du Sud. Pourquoi serais-je resté aux Caraïbes? Je pourrais voir plus tard tout ce que je n'avais pas encore vu jusqu'à maintenant. Les Mers du Sud m'appelaient. Smita et Mick, les deux Allemands dont j'ai parlé auparavant, ont entendu parler de mes plans et voulaient m'accompagner jusqu'à Tahiti, en Polynésie française. Tout semblait prendre place.

Le temps passé à l'IMS s'est avéré très plaisant. Six hommes sablaient la partie inférieure de mon bateau. Chacun d'eux me prenait 2 US\$ de l'heure – ce qui me donnait un break pour boire une bière de temps en temps. Le bateau en cale sèche, c'est un changement agréable. Pas de roulis. Tout ce qu'il y avait à faire, c'était de descendre et remonter l'échelle intact. Le week-end, il y avait un barbecue avec un Steel Band qui jouait une musique d'ambiance. Là, je suis vite tombé amoureux de Robyn, une jeune femme de Trinidad. Je ne me souviens que très vaguement comment elle était arrivée à bord, la bière ayant coulé à flot. La première nuit, lorsque j'ai voulu "faire quelque chose" avec elle, elle m'avait clairement ordonné: "Lèche-moi!". Le quart d'heure suivant, j'ai mis en œuvre tout ce que j'avais appris dans le passé. Quand j'ai moi-même formulé un petit désir, elle m'a carrément dit: "Va te faire foutre!". Il n'y avait rien à faire, elle semblait plutôt bizarre. Pas de problèmes, comme cela, je dormirai plus. J'ai pris du plaisir à passer ces dix jours à terre. Chaque fois que Robyn me rendait visite, elle laissait quelques vêtements sur ma couchette. J'ai commencé à sentir les problèmes arriver. Je lui ai carrément dit que je ne pourrais pas l'emmener. Je ne faisais pas de promesse que je ne pouvais pas tenir, mais j'étais généreux avec elle et je lui faisais des petits cadeaux. Elle semblait comprendre. Puis le moment de se dire au revoir est arrivé. Smita et Mick étaient arrivés depuis deux jours et mon bateau était prêt à être remis à l'eau. Par précaution, je décidais de passer la dernière nuit à l'hôtel, à Port of Spain. J'y avais déjà passé une nuit avec ma nouvelle petite amie.

Mais il s'est passé quelque chose que je n'avais pas prévue et la soirée a pris une tournure bien différente de ce que j'avais imaginé. Dans un bistrot des environs, Robyn et moi avons noyé dans l'alcool notre tristesse due au départ. Un verre à moitié plein à la main, elle a grimpé l'escalier en colimaçon qui conduisait à la chambre numéro 1. Dès qu'elle est arrivée dans la chambre, elle a fermé la porte et a jeté la clé par la fenêtre. Qu'est ce que cela voulait dire? Elle m'a déclaré qu'elle était amoureuse de moi. J'essayais de la calmer mais, au contraire, elle a jeté son verre à moitié plein sur le sol carrelé. Il y avait des éclats de verre partout. Elle en a ramassé un morceau et s'est élancée vers moi en hurlant: "Je vais te tuer!" Je l'ai attrapée par les poignets et ai essayé de la contrôler. Elle était furieuse et m'a mordu les mains jusqu'à ce qu'elles commencent à saigner. (Comme souvenir, j'ai encore une petite cicatrice sur ma main droite) Peu à peu, Robyn se calmait et je lui ai expliqué pourquoi je ne pouvais et ne voulais pas l'emmener. Je lui rappelais que nous avions passé ensemble une semaine agréable. J'ai réuni les morceaux de verre dans un coin à l'aide d'une serviette de bain. Tout à coup, Robyn a pris mon passeport entre ses mains – je l'avais emporté car le jour suivant j'allais en avoir besoin pour la douane. Elle en a embrassé la photographie, ce que j'interprétais comme un geste délicat, mais en revanche – ce que j'ai moins apprécié – elle en déchira une page. J'ai essayé, sans succès, de lui reprendre le document mais elle arrachait page par page, y compris la page 15 sur laquelle il y avait mon visa d'entrée au Venezuela. Ceci fait, elle s'est complètement calmée.

Cependant, mes émotions prenaient une autre tournure. En revenant d'une courte visite à la salle de bains, ce qui restait de mon passeport était par terre, en flammes. Furieux, j'ai hurlé: "Si tu ne te calmes pas, je vais te baiser à mort!", "Vas-y, fais-le!" a t'elle répondu en riant et en prenant des poses érotiques. J'ai vite réagi et lui ai sauté dessus d'une façon assez brutale. Elle criait et gémissait en y prenant, bien sûr, un certain plaisir. Dès que l'intermezzo fût terminé, Robyn a commencé à pleurer et à me demander pardon pour l'incident. Il ne restait de mon passeport que la couverture sur laquelle la croix blanche du drapeau suisse était vaguement reconnaissable. Le matin suivant, je pouvais voir, en bas, la clé sur la pelouse briller au soleil. Un des clients de l'hôtel me l'a renvoyée par la fenêtre ouverte. Robyn était calme et nous avons pris le petit-déjeuner ensemble. Je lui ai donné de l'argent pour qu'elle puisse rentrer chez elle. Bien entendu, je comprenais la situation: Elle souhaitait tant fuir ce futur peu prometteur, même si c'était juste pour quelque temps. À nouveau, elle m'a demandé de lui pardonner et je lui ai dit combien j'aimerais la revoir, un jour, quelque part. J'avoue que j'étais soulagé et que cela aurait pu se terminer encore plus mal. Je savais, de la bouche d'autres marins qui avaient pris des femmes natives à bord, qu'ils avaient eu, eux aussi, des problèmes de passeport, à moins qu'ils n'aient accepté de se marier. Ce qui arrive parfois. Je devrais, dans le futur, faire plus attention.

Le fait d'être un Suisse à l'étranger et de me trouver sans passeport, me mettait assez mal à l'aise. J'arrivais à trouver l'adresse de l'Ambassade Suisse dans l'annuaire du téléphone. J'avais de la chance, la secrétaire m'a dit de porter plainte à la police. Les inspecteurs étaient très amusés par mon histoire. Dans leur rapport, ils ont dit que mon passeport avait été volé dans un café des environs, entre une et deux heures du matin. Bien que ce ne soit pas la vérité, cela m'était égal. Le principal était que j'aie une déclaration signée. Deux photographies de passeport étaient faciles à obtenir. Ensuite, j'ai conduit jusqu'au bureau du Consul Honoraire de la Suisse, Rolf Frei, le Directeur de Nestlé. J'ai rempli un formulaire et payais les frais s'élevant à 100 US\$ en dégustant un excellent Nescafé. M. Frei devait solliciter mon passeport à M. Probst, Consul à Caracas. Lui aussi était très coopératif. Il me l'a expédié par courrier, directement à l'adresse de ma prochaine destination, la ville de Porlamar, sur l'île Margarita, au Venezuela. Il m'a assuré qu'il n'y aurait pas de problèmes pour le visa car celui-ci était enregistré, là-bas, dans les ordinateurs.

Pippa, Rosie et Linda, qui m'avaient accompagné pendant quelque temps, ont décidé de rester. Maintenant, mes membres d'équipage sont Smita et Mick. Après avoir effectué les formalités douanières sans aucun problème, nous sommes finalement partis de Trinidad, sujets à des émotions mitigées, et nous avons navigué à la voile, la nuit, en direction de l'île Margarita. Je me voyais déjà, par la pensée, arrêté et jeté en prison à mon arrivée à Porlamar. Entre-temps, mes nouveaux compagnons devaient se demander sur quel genre de skipper ils étaient tombés. Toutefois, les problèmes de papiers ne se sont pas avérés aussi graves qu'ils

auraient pu l'être. J'ai reçu mon nouveau passeport deux jours après l'arrivée. Nous avons mis l'ancre à Porlamar, à l'hôtel Concorde, près du Bar de Ricardo. Là, nous avons pris le temps de boire une bière avec Iris et Peter Kägi. Ils s'apprêtaient à partir avec leur Yacht "Paros". Smita et Mick quittaient Porlamar pour voyager au Venezuela et nous nous sommes mis d'accord pour nous retrouver à Curaçao, après la visite de ma sœur et de ses deux enfants. Ils sont arrivés le 6 avril.

J'ai conduit jusqu'à l'aéroport de Porlamar pour les accueillir à leur arrivée de Suisse. Ils sont arrivés morts de fatigue à cause de l'attente du vol à Caracas. L'île de Margarita est une zone hors-taxes et nos achats pour le voyage étaient incroyablement bon marché. Après avoir fait le plein avec 180 litres de diesel pour la modique somme de 7 US\$, j'ai mis les voiles avec ma sœur Dor et ses deux enfants, Melissa et Sascha. Notre destination était Curaçao, via Las Tortugas, Los Roques et Bonaire. Nous étions encore ancrés à Boca del Rio à l'île Margarita, quand Melissa, qui venait juste de se lever et avant de prendre son petit-déjeuner, a dit: "Mon oncle, tu sais de quoi j'ai rêvé? Que nous avons échoué!" "C'est absurde" ai-je répondu en riant. Nous avons navigué au moteur car il n'y avait pas de vent et nous avons décidé de prendre le petit déjeuner pendant ce temps là. Puis, c'est arrivé, Dor a réagi rapidement en tirant en arrière et d'un coup sec la manette des gaz. Il était exactement 7 heures 50 quand nous nous sommes échoués sur le sable. Par chance, nous avons remis très vite le bateau à flot. Dorénavant, il vaudra mieux ne pas prendre le petit déjeuner lorsque nous nous déplaçons. Pendant ces deux semaines excitantes, nous avons navigué en flânant à travers les récifs et dans les alizés tout en faisant de la plongée. Fin avril, j'ai reconduit ma sœur et ses enfants jusqu'à l'aéroport de Curaçao, avec une vieille voiture de location de la Marina de Sarifundy. J'étais plutôt triste. Durant ces deux semaines, je m'étais senti comme un père de famille et j'avais bien apprécié la présence de ma sœur – elle prenait tout en main – et de ses deux enfants charmants. J'étais heureux de pouvoir lui démontrer ma reconnaissance et ma gratitude pour s'occuper de mes affaires en Suisse au cours de mon absence.

J'avais besoin d'un peu de distraction. À peine sorti de l'aéroport, je demandai à un chauffeur de taxi où je pouvais m'amuser. Il sourit, "c'est sur votre route!" À cinq minutes de là, il y a une boîte de nuit, "Le Mirage", où les filles attendent les clients. En effet, je m'y suis fait des amis. Il était plus de minuit quand je suis rentré à Spanish Water. En dépit de nombreuses tentatives, j'étais incapable de retrouver la Marina de Sarifundy, cachée dans l'obscurité de la nuit. Il n'y avait personne à qui je pouvais demander mon chemin. Sans essayer de chercher de nouveau, j'ai garé la voiture derrière quelques buissons et j'ai dormi sur le siège arrière. Le matin suivant, j'eus plus de succès dans mes recherches.

Comme convenu, Smita et Mick m'ont retrouvé après leur randonnée au Venezuela. "Hasta Mañana" était ancré dans un endroit très protégé. Nous avons

pu faire nos achats ainsi que les déclarations douanières dans la ville très pittoresque de Willemstad. Cependant, il nous a été impossible de partir le lendemain car le vent soufflait à 30 nœuds au-dessus de notre mouillage. Au cours de notre passage entre Curaçao et Cristobal (700 milles marines), nous avons été plutôt secoués. Les alizés soufflaient à une vitesse de 25 à 30 nœuds, avec des pointes de 35 nœuds (Beaufort force 7). La mer était mauvaise et rebutante. La cuisine ressemblait à une balançoire et dormir était devenu presque impossible. Nous avons établi des quarts de trois heures: Trois heures de veille et six heures de repos. Néanmoins, nous étions de bonne humeur. Smita et Mick préparaient d'excellents plats végétariens et le menu était toujours varié. J'en arrivais presque à mon poids idéal! Cinq jours plus tard, le 29 avril 1995, nous arrivions finalement au Yacht Club du Canal de Panama, à Cristobal.

Tout ceci est bien loin maintenant. Revenons-en au présent et à notre passage du Canal de Panama. Je suis étonné que les autorités du Canal prennent autant au sérieux le transit des bateaux de plaisance. Nous sommes les bienvenus, même si, de temps en temps, l'heure programmée pour le passage est changée ou différée. En tous cas, le passage du Canal de Panama, long de 50 miles est une expérience unique. En 1903, les Etats-Unis signaient un contrat avec le Panama pour construire le Canal. En 1904, ils achetaient tous les droits et suffisamment de terre le long de l'Isthme à la "Compagnie Française du Canal" pour la somme de 40 millions de dollars. C'est ainsi que ce gigantesque projet a pris forme. Les conditions de travail pénibles ont rendu la réalisation difficile. Il y avait des risques de malaria et les conditions sanitaires étaient inadéquates. De nombreux problèmes géologiques inattendus se posaient également. La construction a été effectuée au prix de nombreuses vies humaines. Dix ans plus tard, le Canal était enfin terminé. En 1914, il a été ouvert pour le passage des navires. À la fin du 20^{ème} siècle, le 31 décembre 1999, les Etats-Unis rendront la zone du Canal au Panama. Nul doute que cela n'en fera qu'augmenter les frais de passage pour les bateaux à voile.

Le 6 mai, à 5 heures 30, Samandiego, notre pilote, est à bord. Tous les bateaux ont besoin d'un pilote pour le passage. Immédiatement, nous mettons les moteurs en marche pour la première étape, les Ecluses de Gatún. Nos quatre cordes sont installées et les énormes portes se referment derrière nous. Entre les portes, l'eau tourbillonnante semble en ébullition – l'océan Atlantique est derrière nous! Devant nous, un pétrolier. Nous nous élevons de 26 mètres en trois étapes. Le lac Gatún est devant nous. La partie supérieure du Canal est endiguée sur une longueur de 28 miles. Le moteur en marche et le génois hissé, nous avançons sous une pluie incessante – il semble que la saison des pluies vient de commencer. Notre pilote prétend passer le Canal en une journée. Cela prend normalement deux jours, en faisant une halte. À 14 heures, nous sommes au Gaillard Cut. Cette région me rappelle chez moi, sur le Rhin. L'écluse Pedro Miguel nous abaisse d'une hauteur de 9 mètres pour déboucher sur le Réservoir Miraflores. Après deux nouvelles étapes de descente (Les Écluses Miraflores), nous atteignons la hauteur de l'océan

Pacifique. Nous fêtons ça au champagne! Mis à part un support à verres cassé, il n'y a pas trop de dégâts. Après être passés sous le pont "Puente de las Americas", j'éprouve une sensation de profonde satisfaction. Enfin, je suis loin de chez moi! Nous sommes dans le Pacifique et les Mers du Sud ne sont pas loin. À 18 heures locales, nous amarrons le bateau à une bouée. Ici, les bouées d'amarrage sont utilisées parce que, contrairement à l'Atlantique où les marées varient d'environ un mètre de hauteur, dans le Pacifique elles peuvent varier de plus de 6 mètres. Au Balboa Yacht Club, on écoute du Merenge et les filles attendent déjà les clients!

Chapitre 2

Pingouins à l'équateur

Panama – Las Perlas – Les Galapagos

Le 9 mai 1995, après notre passage du Canal, nous avons hissé les voiles pour aller de Balboa jusqu'à notre destination, Les Galápagos. Obtiendrons-nous un permis de résident pour quelque temps? De sombres rumeurs circulent à propos des navigateurs. Nous nous en moquons car nous tenons absolument à y aller.

Nous avons tout d'abord navigué à la voile sur une distance de 40 miles et nous arrivions aux Îles Contadora. Nous avons mal fait nos calculs et sommes arrivés en plein milieu de la nuit. À l'aide du radar et d'une lampe de poche, nous improvisons une nuit d'escale. Dès que l'ancre est jetée, nous prenons l'annexe pour aller jusqu'au rivage. Notre première halte est une visite au restaurant de Sabine et Gerald, des Allemands, le "Gallo Negro". À propos, il y a de la choucroute, des saucisses et de la bière Bavaroise au menu. Nous passons la nuit suivante à l'Île de San José, dernière Île des "Perlas". Nous sommes presque désolés, on dit qu'il y a des pirates par ici. À un moment, nous avons été suivis par un bateau à moteur mais il disparut peu après.

Droit devant nous, une distance de 850 miles nous sépare des Galápagos. Ce qui devrait nous prendre entre neuf et dix jours, mais a déjà pris plus de trente jours à certains marins. Nous savons que cela va être une traversée difficile. Au début, nous avançons bien, poussés par des vents forts, mais les vents ont changé de direction, soufflant à une vitesse de 20 à 25 nœuds (Beaufort force 5). Nous sommes forcés de naviguer contre le vent, à contre-courant, sur une mer agitée. Il en sera ainsi pour les dix jours suivants. Au moins, nous faisons assez de cap pour maintenir le bateau dans la bonne direction. Une certaine léthargie règne sur le bateau – nous avançons très lentement. Six jours après notre départ, nous distinguons, au loin, le rocher de Malpelo – dont le seul nom nous rend nerveux. À l'ouest de l'île, en juin 1989, "Silbonney", le bateau de Bill Butler, coulait à cause d'une collision avec une baleine. Seul avec Simone, sa femme, ils ont flotté à la dérive, sur un radeau, pendant 66 jours, jusqu'à ce qu'ils soient secourus. Plus tard, Bill a écrit le livre "Our Last Chance" (Notre Dernière Chance).

Naviguer avec mes amis Smita et Mick est une chose facile. Ils attendent impatiemment d'arriver aux Galápagos, particulièrement Smita, qui est biologiste. J'aime changer d'équipage quand je navigue. En général, il tombe toujours à point. De retour à Las Palmas, huit ou neuf femmes m'ont demandé "Avez-vous besoin de quelqu'un à bord?" Des jeunes gens me l'ont aussi demandé. Ces auto stoppeurs de la mer sont des marins expérimentés et sont habitués à vivre sur des petits bateaux, dans des conditions peu confortables. Je suis surpris que des femmes ne semblent pas trop se tracasser et embarquent pour de longs voyages avec un homme seul.

J'aime la vie à bord d'un voilier. Je suis "en route" et la destination n'est pas trop importante. Je n'y ai pas de soucis et me sens libre. Bien sûr, mon cas est idéal: Je suis célibataire, mes enfants sont grands, je suis à la retraite – et tous les mois, quelques sous sont virés sur mon compte. Les tâches quotidiennes d'un skipper occupent largement mon temps. Mis à part les quarts de 3 heures de veille, je dispose d'assez de temps pour lire et paresser. Smita et Mick sont toujours prêts à faire la cuisine. C'est merveilleux, ils se mettent au travail de bon gré et ont toujours plein de bonnes idées. Mon apple-pie s'avère un peu sec car une grosse vague a renversé la sauce à la vanille sur la gazinière.

Aux premières lueurs de l'aube, un bruit énorme trouble notre paix. Nous sommes à 250 miles des Galápagos. L'enrouleur vient de se briser. Toute l'installation pend par-dessus bord. Le roulement des vagues fait battre le genoa comme un fou. Finalement, nous parvenons à le réparer. Nous imaginons que, si les vents avaient soufflé plus forts, le mât aurait, lui aussi, pu casser. Nous mettons rapidement en place le bas-étai (prévu pour le tourmentin), pour servir de support au mât. Nous passons la ligne de l'équateur le 20 mai, à 89° à l'ouest et nous avons une sacrée envie de fêter l'événement. Dorénavant, le ciel du Sud s'étend au-dessus de nous, plein de nouveaux signes du zodiaque. Le 21 mai, à travers les lueurs brumeuses de l'aube, on aperçoit l'Île de Santa Cruz. Il fait frais. Nous jetons l'ancre à Puerto Ayoras. Depuis qu'Alejandro Villaci, de l'Armée Equatorienne, est devenu le Capitaine du Port, les yachts sont de nouveau bienvenus aux Galápagos. Sans aucun problème, nous obtenons un visa pour cinq jours en versant les cinquante Dollars qui correspondent à une taxe de séjour. Il y a quelques années, on ne pouvait y rester que 72 heures. De plus, nous devons payer 80 US\$ pour chaque personne à bord, pour pénétrer dans le Parc National. Des excursions en bateau, guide et petits-déjeuner compris, sont vendues au prix de 45US\$.

Les îles sont d'origine volcanique. Les couleurs des coulées de lave varient entre le noir, le brun ou le rouge. Les débris rocheux semblent très lourds sous leur moulure de lave mais en réalité, ils sont aussi légers que des plumes. On peut traverser des tunnels formés par le refroidissement extérieur des coulées semblables à des rivières. Les murs semblent creusés par la main humaine. La variété et la confiance des animaux sont étonnantes. Même les petits pingouins – ici à cause du courant froid de "Humboldt" - vivent auprès des iguanes, des flamands, des phoques (attaqués par les requins de temps à autre) et des énormes tortues de mer et de terre. Sans oublier les oiseaux: Les pélicans, les nigauds, les aigles et les albatros.

Il n'y a pas que la nature qui soit préservée aux Galápagos. Le bordel rempli de femmes Equatoriennes l'est aussi. Il se trouve juste à la sortie de la ville. Le chauffeur de taxi fait vite remarquer: "Nos 9000 habitants en ont bien besoin!" Le Conseil Municipal de Zurich pourrait bien comprendre cela. L'ouverture d'un tel établissement a provoqué beaucoup d'agitation.

Nous localisons “Paros”, le voilier de Peter Kägi, près des bateaux de quelques Allemands. Le deuxième soir, nous sommes invité à un barbecue par le légendaire Henri. Il est le responsable de la “Trans-Ocean Base” et fait de la radio amateur. Il est continuellement en contact avec de nombreux navigateurs du Pacifique. Il leur fournit des informations météorologiques et toutes sortes de renseignements utiles. Peter est aussi présent. Toutefois, il est stressé de savoir que sa compagne Iris a décidé, avant de rentrer en Allemagne, de rester quelque temps en Equateur pour y apprendre l’espagnol. Tout ceci avant de parcourir les 3000 miles qui le séparent des Îles Marquises. Il essaiera de partir en solitaire. Il estime qu’il fera la traversée en 30 jours. Plus tard, ce soir-là, j’ai parlé du bordel dont j’ai fait la découverte.

Le même chauffeur de taxi qui m’avait informé sur le bordel m’y reconduit le soir suivant. Mais, Bon Dieu!! Il y a des Allemands de la Marina qui s’amusent bien avec les belles de nuit. Qu’ont-ils dû raconter à leur femme ou à leur petite amie pour avoir la soirée libre? Ils m’accueillent sur ces mots: “Otto, ne dis rien de ce que tu as vu!” Je fais la promesse de me taire. Dans le fond, je suis moi-même bien content que tout ce que je fais ne se sache pas. Ils m’invitent à boire une bière. Très vite, je fais connaissance avec une charmante jeune femme qui me propose de s’occuper de moi. Je me sens bien dans les pays où les gens sont un peu moins puritains qu’en Suisse. Vivre et laisser vivre.

Le vendredi soir avant notre départ, l’équipage suédois du bateau “L’Ondine” organise une grande soirée d’adieu dans le “Bar de Frank”. À minuit, le générateur de l’île est débranché et la ville tombe dans la semi-obscurité. Les bougies sont préparées. Cependant, notre chance ne dure pas bien longtemps. Tout à coup, la police arrive et Frank est arrêté sur-le-champ, pour ne pas avoir respecté l’heure de fermeture. Nous nous dirigeons alors vers les deux discothèques qui ont leur propre générateur: “Five Fingers”, qui appartient à un Suisse, et “La Panga”. Les habitants de l’île semblent des gens heureux.

À deux heures et demie du matin, je suis de retour à bord et je réveille Smita et Mick. Alors, nous partons vers notre nouvelle destination, l’Île Santa Maria, où nous arrivons à l’aube. Là-bas, il y a le bureau de poste le plus original que je connaisse. Il y a deux tonneaux où vous déposez votre courrier avec l’espoir que quelqu’un l’emporte. Cela fait un bout de temps que les baleiniers ont inventé ce système. Pour en faire l’expérience, j’y dépose une carte postale adressée à Vaimiti, la fille d’Alain Colas. Elle habite à Papeete et j’aimerais la rencontrer là-bas. On verra bien ! En vérité, j’ai découvert, plus tard, que la carte postale était arrivée à destination. Elle avait été apportée par un des “Yachtsmen”.

Chapitre 3

Voici de quoi “Hasta Mañana” a l’air!

Mon bateau, un Engholm 40S en acier, a été construit dans le chantier naval de Lars Pederson, au Danemark. L’Engholm 36 est un modèle antérieur qui a servi de modèle à la construction, sur commande, de douze bateaux. J’ai choisi un voilier fait en acier pour des raisons bien particulières. Tout d’abord parce que j’ai suivi un apprentissage en mécanique et je me suis familiarisé avec l’acier. Ensuite, pour moi, le plus important était la question de la sécurité, celle-ci étant nettement meilleure pour un bateau en acier que pour un bateau construit en matières synthétiques. Il est, par exemple, possible de survivre à une collision avec une baleine ou avec un autre obstacle flottant, avec un bateau comme le mien. Il permettrait de se réfugier rapidement sur un récif et d’éviter de couler immédiatement. De plus il est facilement réparable n’importe où. Le désavantage, c’est qu’il va moins vite du fait qu’il est plus lourd, mais pour moi, c’est un détail sans importance.

Comme tous les Engholms, “Hasta Mañana” est unique en son genre. Il est grée comme un sloop. Son architecte, Knud Olson, lui a donné un tracé moderne. Il a une longueur de 40 pieds, soit 12,2 mètres. Il est muni de deux réservoirs, l’un de 400 litres pour l’eau, et l’autre de 700 litres pour le gas-oil. Le moteur est un 36-PS-Bukh. Sa voilure a les surfaces suivantes:

- La grand-voile avec 3 garcettes de ris: 35 mètres carrés
- Le génois à enrouleur (Profurl): 47 mètres carrés
- Le génois de rechange: Sobstad
- Le tourmentin pour le bas-étai: 10 mètres carrés

Après qu’il m’ait été livré au Danemark, j’ai équipé “Hasta Mañana” chez Gregor Zurfluh, à Brunnen. On a installé un pilote automatique de la marque “Tecnautic” (Bachenbülach) qui permet de contrôler le safran par transmission hydraulique. Le bateau peut être barré, soit du poste de navigation (Table à Cartes), soit de la barre à roue située dans le cockpit. Il est également équipé d’un guindeau électrique de la marque “Simpson-Lawrence”. Un portique arrière sert de support aux différentes antennes. Heureusement, lorsque j’ai acheté le bateau, il était équipé d’un poste VHF. Ce qui m’a permis de le modifier à mon gré et d’y installer quelques nouveaux instruments. Je dispose des équipements suivants:

- Radar Furuno 1721
- GPS Garmin 75
- Emetteur/Récepteur SSB Type ICOM IC-M810
- Récepteur de Télévision multi-systèmes, Vidéo, Radio, Chaîne Hi-Fi pour CD et cassettes
- Baromètre, Sextant

- Ordinateur portable “Texas Instruments” muni d’un fax-météo et d’une imprimante
- Générateur à gas-oil “Liliput” d’une puissance de 2KW
- Capote au-dessus de la descente
- Taud pour le soleil
- Table de cockpit
- Douche extérieure

À l’intérieur, il y a une cabine avant double réservée aux invités; un salon avec un canapé en forme de U et la banquette tribord est équipée d’une toile antiroulis. Derrière, le poste de navigation est plutôt spacieux et la cabine principale est située coté bâbord. À tribord, la cabine arrière est utilisée pour le rangement. La cuisine est équipée d’une gazinière à deux feux, munie d’un four qui fonctionne avec un solénoïde de sécurité, et d’un réfrigérateur électrique encastré.

L’annexe - un Bombard AX3 – est équipée d’un moteur hors-bord Yamaha de 2 Cv. Il est équipé de ligne de vie, gilets de sauvetage et d’une bouée de sauvetage. Le kit de sécurité est composé d’un canot de sauvetage “Atlantic” pour 6 personnes, fabriqué par “Augsbur”, de quatre gilets de sauvetage automatiques “Crewsaver” et d’une balise de détresse Kannad EPIRP de 406 MHz. Dans le container du kit d’urgence, on trouve le matériel suivant:

- VHF portable – COM M-15
- GPS portable – Garmin 45
- Feux de détresse
- Dessalinisateur PUR Survivor 06
- Matériel de pêche
- Miroir de signalisation
- Lampe de poche et piles de rechange
- Jerrican d’eau prêt dans le cockpit

Le régulateur d’allure, fabriqué par “Windpilot Hamburg”, a été installé à Las Palmas, peu avant la première traversée de l’Atlantique. C’est devenu l’installation la plus importante à bord; il fonctionne sans courant électrique, avec à peine quelques gouttes d’huile de temps en temps, et il barre mon bateau lorsque je navigue à la voile. À Trinidad, j’ai fait installer une éolienne AIR-Marine, récemment créée par la “Southwest Windpower” à Flagstaff. J’ai également acheté un dessalinisateur PUR Survivor 35 et grâce à cela, je peux m’arranger sans jerricans supplémentaires.

Tout compte fait, mon investissement total s’est élevé à un peu plus de 140,000 US\$. Le bateau est assuré pour une somme de 165,000 US\$. Pour cette somme d’argent, j’ai un sacré bateau ! Je voulais un bateau avec lequel je pourrais voyager seul en cas de nécessité. De plus, les frais d’entretien restent dans la limite du raisonnable.

Chapitre 4

Destination: Les Marquises

Une distance de 3000 milles marines

Le soir du 27 mai 1995, nous levons l'ancre de Post Office Bay, à Santa Maria. Les phoques nous regardent curieusement; un peu plus tôt, nous nagions et faisons la course avec eux pour terminer toujours perdants, bien sûr. Devant nous, 3000 milles à parcourir pour atteindre Hiva-Oa. Cela représente une distance supérieure à la traversée de l'Atlantique.

Au départ, les alizés sont plutôt contre nous. Nous naviguons au moteur vers le sud. Cependant, mon moteur m'inquiète de plus en plus. Il fume comme un moteur à vapeur. Au début, je mets cela sur le compte de la mauvaise qualité du carburant. Plus tard j'observe une augmentation du niveau de l'huile, il y a du carburant dans l'huile du moteur. Il ne reste qu'une décision à prendre: ne plus utiliser le moteur.

Deux jours après notre départ, à huit heures du matin, nous dépassons fièrement mes amis suédois qui naviguent sur "L'Ondine", un Swan 53. Nous avons bien avancé dans les alizés. Naviguer est vraiment agréable. Le dixième jour, nous avons déjà parcouru 1500 milles, la moitié de la route. Ce qui est une bonne raison pour déboucher une bouteille de champagne pour l'apéritif. Notre joie s'estompe quand nous écoutons les nouvelles sur Radio Suisse Internationale. Jacques Chirac, le Président français, prétend refaire des essais nucléaires dans le Pacifique Sud. Pour l'instant, nous sommes à 2000 milles de l'atoll Mururoa. Nous avons une discussion plutôt animée à bord et nous ne parvenons pas à comprendre cette décision. En dépit de notre triste humeur, la constellation de la "Croix du Sud" apparaît dans le ciel.

Nous naviguons allègrement. Nous avons hissé les voiles de la manière suivante: le génois à enrouleur que nous avons tangonné, avec la grand-voile parfois arisée (1 ou 2 ris). Tout peut être effectué à partir du cockpit. De plus, un tourmentin est prêt à être hissé sur le bas-étai. Installer deux génois tangonnés pour naviguer vent arrière, je trouve cela bien compliqué.

Sachez-en un peu plus sur la navigation. De nos jours, tout peut être contrôlé au moyen du GPS. Avant le départ, il suffit d'entrer les way-points de la route (un contrôle méticuleux est nécessaire pour ne laisser place à aucune erreur); une fois en route, lisez la position et enregistrez-la sur la carte. J'ai un Garmin 75 et de surplus, un Garmin 45 (portable) en réserve. Si les deux tombaient en panne ou si le système satellite se débranchait, je peux recourir au sextant avec un astro-programme sur mon ordinateur portable. De temps en temps, afin de nous entraîner, nous utilisons le sextant pour calculer notre position à midi avec l'aide de l'almanach nautique. Faire cela n'est pas difficile du tout. Toutefois, je suis un

grand amateur d'électronique moderne. En tant que pilote de ligne commerciale, vous pouviez me trouver à bord du plus moderne des Airbus A310 et, peu après, à bord d'un MD-11.

Les jours et les nuits défilaient harmonieusement. La légende de Moitessier ne dit-elle pas? "Une longue croisière sur l'océan est le chemin le plus court vers soi-même". J'aime vivre dans cet espace à la fois si petit et si immense. Il faut reconnaître que ce n'est pas tout le monde qui n'aime voir que de l'eau autour de soi. Pourtant quel luxe, que d'avoir le temps et de pouvoir vraiment découvrir l'immensité du Pacifique!

Smita et Mick sont de fervents joueurs de backgammon. Souvent nous écoutons de la musique classique ou nous regardons un film-vidéo. J'ai vu au moins cinq fois "Top Gun", mon film favori. Je pense qu'il est important d'avoir de tels gadgets. C'est étrange de se retrouver au milieu de nulle part après avoir regardé un film. J'ai aussi beaucoup de livres que j'ai l'intention de lire depuis longtemps. Je suis également en train d'apprendre l'espagnol. Toutefois, je ne pourrai pas pratiquer cette langue pendant un bon bout de temps. Tans pis!

Les poissons volants qui atterrissent sur le pont, la nuit, terminent dans la poêle à frire, et plus tard, dans notre estomac. Ils sont extra pour l'apéritif. Ils ont un goût de sardine. De temps en temps, un poisson mord à l'hameçon que nous lançons. Le plus souvent nous pêchons de la dorade, rarement du thon. Il faut un certain talent pour ramener à bord un poisson d'une certaine taille qui se tortille sauvagement. Nous le frappons à mort avec un morceau de bois que j'ai apporté de Hemishofen. Il le mérite bien! S'il n'avait essayé de mordre la pieuvre colorée accrochée à l'hameçon, il serait encore vivant.

Durant les longs parcours, la nourriture prend de l'importance. Nous essayons de nous gâter en faisant preuve d'imagination. Entre-temps, je fais cuire le pain dans le four, ma veille de nuit semble plus courte. Nous en respectons obstinément les horaires, quoique nous n'ayons vu qu'un seul bateau en trois semaines. Il vaut mieux être prudent que désolé!

Le 12 juillet, nous commençons à travailler sur le moteur. L'océan est maintenant calme. Je pense que le diesel peut s'être infiltré dans le moteur à travers les injecteurs. Alors, nous démontons les trois injecteurs du cylindre et effectivement, ils sont complètement carbonisés. Nous les nettoyons soigneusement, les remettons en place et assainissons le système du combustible. C'est gagné! Le moteur tourne sans faire de fumée. Un souci en moins!

Non, je n'avais aucune idée qu'après ma retraite, j'achèterais un voilier de haute mer et ferais le tour du monde. Lors de l'été 1993, je traversais une époque décisive de ma vie. Une vie si bien organisée et surtout, assez heureuse. Dans moins d'un an, j'allais avoir 55 ans. Officiellement, en tant que pilote, je pouvais

prendre ma retraite. Je pouvais cependant encore travailler pour la Swissair comme capitaine de MD-11 et continuer ainsi à pratiquer ma profession bien aimée. La décision pouvait attendre un peu, à l'époque la Swissair avait besoin de pilotes.

Que devais-je faire? Je demandais conseil à mes amis les plus proches. Je n'avais pas de partenaire fixe et étais divorcé depuis plus de huit ans. Pour parler franchement, je n'avais personne d'autre que moi-même à m'occuper. Thérèse, une amie de ma sœur Dor, mon frère Hansruedi, ma mère et mes fils Olivier et Ronald, me donnaient tous le même conseil: "Pourquoi ne pas arrêter? Il y a assez longtemps que tu fais ce travail! La vie d'un pilote n'a pas que des côtés positifs!". Mon frère Ernst – un fermier – m'a dit, clair comme de l'eau de roche, "Tu vas recevoir une pension à ne rien faire, à ta place, j'arrêtera! Cette décision m'était plutôt difficile à prendre et me déchirait. Robes, mon meilleur ami qui travaille comme capitaine de MD-11, m'a dit, lui aussi: "Analyse la situation comme tu le ferais si tu étais un militaire, puis prends ta décision et ne la remets pas en question!". Peter Fricker, un autre ami, plaisanta: "J'aimerais avoir ton problème, tu as le choix entre le paradis n°1 et le paradis n°2!". Comme il avait raison! Fin septembre 1993, je prenais finalement ma décision et en faisais part à Alois "Wiesel" Schneider, mon chef-pilote, ainsi qu'à Ruth Hofer, notre chef du personnel. Je prendrai ma retraite à partir du 31 mars 1994.

Le problème résolu, mon cœur se remplit d'optimisme. Je commençais à faire des projets pour mes années futures de "jeune" retraité. J'envisageais la possibilité de m'engager comme instructeur de vol freelance (sur demande, si nécessaire), à l'école d'aviation de Alterhein. En hiver, je pourrais travailler comme moniteur de ski pour les écoles de ski de Klosters et m'occuper des clients dans la région de Parsenn (Davos). Mais, en réfléchissant bien, ceci aurait un impact trop radical sur ma vie – j'aurais l'impression de continuer à travailler. Alors, je me suis posé la question: "Ai-je besoin de cela, puisque je vais recevoir l'argent de ma retraite?". Pas vraiment. Je devais maintenant décider entre accepter de nouvelles responsabilités ou être vraiment libre.

En décembre 1993, je commençais à m'intéresser aux annonces publicitaires sur les voiliers, publiées dans "Yacht", un magazine allemand auquel je suis abonné. Je commençais à envisager l'idée d'acheter un bateau et de donner à ma vie une nouvelle tournure. J'avais envie de faire quelque chose de différent. Je remarquais que, dans l'exemplaire du mois de décembre, certaines annonces correspondaient à ma demande: bateau en acier, sloop, 40 pieds (12 mètres). Mes premiers contacts par téléphone m'ont révélé que les propriétaires ne prennent plaisir à leur bateau que deux fois: la première lorsqu'ils l'achètent, la seconde lorsqu'ils le revendent. De toute façon, le coût d'achat d'un bateau s'élève à près de 140,000 US\$ - ce qui m'obligerait à demander de l'aide. En tous cas, je n'étais pas encore convaincu qu'acheter un bateau était une bonne idée.

Gregor Zurfluh, propriétaire d'un chantier naval à Brunnen, sur le Lac Lucerne, m'orienta. Gregor est un ami dont j'ai fait la connaissance au cours des régates sur Star. Après son apprentissage, il a passé quelques années à naviguer sur les océans du monde entier en tant que "bateau-stoppeur". Il m'a raconté ses nombreuses expériences. Immédiatement après notre premier contact au "Mövenpick", à Sihlbrugg, il renforçait mes intentions: "Otti, tu n'as rien à perdre; tu es libre, sans liens, et tu as un revenu régulier. Pourquoi ne pas essayer? – peut-être en méditerranée pour commencer. Si ça n'allait pas, tu pourrais toujours abandonner!" De plus, il ajouta, "Je vais te trouver un bateau, j'ai de bons contacts dans le Nord de l'Allemagne, au Danemark et en Suède – Veux-tu vraiment un bateau en acier?"

En attendant, nous sommes en mer depuis trois semaines, depuis que nous avons quitté l'île de Santa Maria. Les alizés soufflent chaque fois plus forts (force 6). Mon bateau peut encore garder toute sa toile. En 24 heures, nous avançons de 169 milles. Cependant, il y a beaucoup de roulis, tout dépend de la façon dont nous prenons les vagues. Dormir est devenu difficile. Nous devons fermer les hublots et de temps en temps, le pont est balayé par une vague. Nous nous dirigeons vers l'île de Hiva-Oa, dans les Marquises. Comme références, j'ai "Landfalls in Paradise" et "Charlie's Charts of Polynesia" qu'on peut se procurer chez "Bluewater Books and Charts", de Fort Lauderdale, en Floride.

Nous ne voyons la terre que le 23^{ème} jour. Les trois heures de navigation le long de l'île étonnamment accidentée sont horribles – au lieu de se sentir euphoriques, nous avons envie de vomir. La houle incessante sur des milliers de milles nous a épuisés. Nous jetons l'ancre à Atuona, dans la baie de Taa Huku. Ici, il y a environ 15 yachts, la plupart américains. "Joy", un petit voilier russe de 7 mètres de long, a fait la traversée, lui aussi. À son bord, Vitali, Marina et leur fils de deux ans et demi, Ivan. Leur traversée, directement de Panama, leur a pris 52 jours. Caché derrière une espèce de digue, le bateau est tranquillement ancré.

Après un verre de bienvenue et un petit roupillon, nous allons à terre. Nous faisons de l'auto stop pour aller jusqu'au village d'Atuona. Ici, c'est coutumier et le premier véhicule s'arrête. Nous grimpons à l'arrière de la fourgonnette et démarrons. Les montagnes autour du port s'élèvent en pente raide. Apparemment, elles semblent peuplées par des chevaux sauvages et des sangliers. Nous nous demandons de quoi les routes peuvent avoir l'air. Nous remplissons les formalités douanières au commissariat - les gendarmes y sont bien sympathiques – et nous montons jusqu'au cimetière où Paul Gauguin fut enterré en 1903. Il est mort à l'âge de 55 ans. Juste à côté de lui se trouve la tombe du chanteur belge Jacques Brel. De l'autre côté de la baie, dans une prairie, on peut encore voir le petit avion qu'il utilisait pour aller faire ses achats à Papeete. Nous apprécions cette paix et cette vue de la "Baje Vipikai" et essayons en vain d'imaginer à quoi elle pouvait

ressembler du temps de Gauguin. Que penserait-il s'il savait combien ses peintures sont appréciées aujourd'hui?

Quelques jours plus tard, nous naviguons la nuit en direction de l'île de Nuku Hiva. Nous jetons l'ancre dans la baie de Taiohae. Au bout de quelques jours, Peter Kägi apparaît avec son yacht "Paros". Il est sorti indemne de son voyage en solitaire. Il m'a également donné un coup de main pour démêler la drisse qui s'était entortillée au sommet de l'enrouleur. Nous passons les jours suivants à faire des randonnées. Après deux heures de marche dans la baie de Hakau, nous atteignons les chutes de Vaipo. La vue est impressionnante et restera à jamais gravée dans notre mémoire. La baie se trouve à peine à deux heures de marche de la baie de Taiohae. Et puis, nous levons l'ancre. L'escale suivante dure quatre jours. Nous sommes aux Tuamotus, aux îles "dangereuses". En raison de leur basse altitude, elles ne sont visibles qu'à la dernière minute. Nous mouillons dans le récif nommé "Apataki" et y passons trois jours merveilleux à faire de la plongée. C'est là que j'ai vu un requin pointe noire pour la première fois. Bien que cette espèce soit considérée comme inoffensive, les battements de mon cœur ont fortement accéléré lorsque je l'ai vu. Il nous regardait étrangement puis nageait en cercle autour de nous. Les perles sont cultivées dans les eaux abritées de la lagune. Les cultures y sont signalées par de petites bouées.

En allant à terre nous nous trouvons face à une jeune maman, une beauté svelte des mers du Sud. Son seul défaut, lorsqu'elle sourit, ses dents sont écartées. Cependant, ici, c'est quelque chose de fréquent et ce n'est pas vu comme une imperfection. Les gens sont très amicaux dans les petits villages. Quand nous nous promenons, la plupart des gens nous serrent la main et sont heureux de voir que nous aimons leur île. Nous sommes surpris de voir qu'il y a quelques voitures et beaucoup de bicyclettes sur cette petite île bien qu'il n'y ait que très peu de routes. Les gens semblent avoir une vie assez aisée grâce à la culture des perles. Un petit aéroport les relie au monde extérieur. Toutefois, il n'y a qu'un vol hebdomadaire pour Tahiti et le navire qui apporte des vivres ne s'arrête pas toujours. Nous sommes à deux jours de navigation de Tahiti. Nous sommes vraiment impatients d'y arriver.

Chapitre 5

Tahiti – La perle des Mers du Sud?

Papeete – Moorea – Huahine – Raiatea – Tahaa – Bora-Bora

C'est aux premières lueurs de l'aube, le 6 juillet 1995, que l'île de Tahiti apparaît. Nous sommes au Nord de la Pointe Vénus. C'est d'ici, qu'en 1769, James Cook a observé le passage de Vénus devant le soleil. A 8.00 heures, nous accostons au fameux quai Bir Hakeim, à Papeete. Je me sens heureux, je suis enfin arrivé dans les Mers du Sud. Depuis mon départ de France, en 1994, j'ai parcouru 10000 milles marins. Dès que le bateau est amarré au quai, l'équipage du "Broken Wing" nous apporte une baguette, le délicieux pain français. Quel accueil! Nous sommes juste arrivés à temps pour le Festival de Heiva. Pourtant, la paix apparente de Papeete est trompeuse. Il y a de nombreux barrages routiers et des manifestations d'activistes antinucléaires. Ils sont contre la reprise des essais nucléaires annoncés par le Président français, Jacques Chirac.

Le Festival "Heiva-i-Tahiti", d'une durée de deux semaines, communément appelé "Fêtes de juillet", amène des gens de toute la Polynésie française à Tahiti. Des courses de pirogues sont organisées dans le port et des hommes et des femmes y participent en plusieurs équipes. Il y a aussi les canoës doubles qui comptent deux fois huit rameurs. La course à longue distance Papeete-Moorea aller-retour, est très éprouvante. On réalise aussi une compétition qui consiste à porter des fruits (de 30 à 50 kg de bananes, fruits à pain, et papayes, au bout d'une perche), pied-nus, sur une distance de plus de 1900 mètres. Le lancer du javelot est impressionnant, la cible, une noix de coco au bout d'une perche, est située à environ 30 mètres. Étonnamment, certains concurrents font mouche.

L'événement le plus important se déroule le 14 juillet, jour de la prise de la Bastille, en l'honneur du 14 juillet 1789, l'apogée de la révolution française. Mais il ne flotte aucun air de fête auprès de navires de guerre français; il y a des manifestations pour une Polynésie indépendante et contre les essais nucléaires et le défilé de l'armée française a lieu dans une rue latérale.

Une chose que l'on remarque tout de suite en arrivant à Papeete, est la beauté des femmes. Elles portent souvent une fleur d'hibiscus dans les cheveux ou une couronne de fleurs autour du cou ou de la tête. Je suis très impressionné par les filles magnifiques qui sont, en partie, chinoises. Le soir, je vais faire la tournée des bars avec Peter Kāgi que j'ai, une fois de plus, rencontré par hasard. Nous commençons généralement la soirée au casino "Prince Hinoi", où les joueurs ont droit aux boissons gratuites. Au "Royal", le vendredi et le samedi soir, on peut danser sur des rythmes locaux. L'orchestre, composée de 4 hommes, est appelé "Te Ava Piti" et j'aime leur musique entraînante. Ce sont souvent les femmes qui

invitent les hommes à danser. Elles lui collent carrément à la peau. Qu'il prenne garde à ne pas faire de faux pas! Elles lui montrent tout de suite comment danser. En vérité, elles sont championnes en la matière et j'aime voir comment elles remuent les hanches. Les discothèques sont principalement pleines de soldats Français. La concurrence y est grande. Les travestis traînent au "Piano bar" et au "Club 5". Ils sont d'ailleurs entièrement acceptés par la société dans le Pacifique Sud. Ils s'habillent comme des femmes et il est parfois difficile de les différencier des vraies femmes. Alors, il faut prendre garde! L'endroit le plus rustique est le "Café des Sports", c'est pour cela que la bière y est deux fois plus chère qu'ailleurs. De la piste de danse, on voit les urinoirs (il n'y a pas de porte). De temps en temps, un couple s'engouffre dans le même box.

Ici, à Papeete, on rencontre des marins du monde entier. Cependant, la plupart d'entre eux sont occupés à faire des réparations. On a peu le temps de faire des contacts, il faut partir, tout est trop cher ici. Moi aussi, je suis regardant avec mon portefeuille. Je dois réparer ma radio, mon radar et mon ordinateur portable. Finalement, à ma plus grande joie, tout est remis en ordre.

Peu après mon arrivée, je rends visite à Vaimiti Colas, la fille d'Alain Colas, le célèbre marin Français. J'ai eu son adresse par l'intermédiaire de Ruth et de Milo Chappuis, de Lausanne. Né en 1943, Alain Colas a découvert la navigation lors d'un séjour à Sydney, à l'âge de 23 ans. Il a fait son apprentissage avec Éric Tabarly et finit par acheter le Trimaran "Pen Duick IV". En 1970, il naviguait à Tahiti quand il a rencontré Teura, une beauté des mers du sud, qui est aujourd'hui la mère de Vaimiti. Il est devenu célèbre après sa victoire à la Transat 72, une régates en solitaire de Plymouth (GB) jusqu'à Newport (USA). Son livre "Un tour du monde pour une victoire" fût un best-seller. Il rebaptisa le "Pen Duick" et l'appela "Manureva" (oiseau voyageur) et fit le tour du monde en solitaire en 1973-1974, passant les trois caps en 169 jours. En 1975, il eut un accident en naviguant où il perdit presque sa jambe droite et sa capacité de marcher en fut réduite. Il participa à la Transat 76 en solitaire sur un voilier monocoque de 72 mètres de long, le "Club Méditerranée". Cependant, après quelques tempêtes et divers dégâts matériels, il perdit la course au profit de son maître Éric Tabarly. En 1978, il voulut faire une nouvelle tentative en participant à la régates transatlantique la "Route du Rhum" sur le "Manureva", déjà âgé de 10 ans. Il disparut dans l'Atlantique, après un cyclone. Vehere, l'ami de Vaimiti, nous permit de rencontrer sa famille. Dans les Mers du Sud, la vie de famille compte beaucoup. Souvent, toute la famille vit ensemble, chacun dans sa maison, sur le même terrain. Il est fréquent de se marier après avoir eu plusieurs enfants.

Maintenant, c'est l'heure de dire au revoir à mon équipage, Smita et Mick. Ils m'accompagnaient depuis Trinidad. Ils déménagent pour s'installer sur le yacht

hollandais “Sensation”. Doris, ma nouvelle compagne est une bonne amie. Nous avons déjà navigué ensemble durant les régates de Star. Je suis impatient de la familiariser avec la navigation en océan. Le 24 juillet, Peter Kägi et moi, l’avons accueillie avec des colliers de fleurs à l’aéroport qui porte le merveilleux nom de Faa’a (tous les A se prononcent). Peter aussi a un nouvel équipier pour les deux semaines à venir, un moniteur de ski de Saint Moritz, appelé Dani. Il arrive sur le même vol que Doris. C’est amusant, ils ont fait connaissance pendant l’escale à Los Angeles. Nous commençons par boire un verre de bienvenue à bord du “Hasta Mañana”. Nous avons beaucoup de choses à raconter et, à l’aube, nous allons finalement nous coucher.

Doris et moi avons l’intention de naviguer ensemble jusqu’en Nouvelle Zélande. Elle a un avant-goût de ses premiers milles en mer, lors d’une promenade, une fin de semaine, entre Papeete et Moorea. Là, sur l’Île Fareone, en face du Club Méditerranée, la famille de Vehere nous invite à un dîner où les aliments sont cuits dans un four creusé à même le sol. En Polynésie, on creuse un trou dans le sol dans lequel on chauffe des pierres volcaniques au feu. Sur les roches chaudes, on dépose un cochon de lait enveloppé dans des feuilles de bananier. Ensuite, on couvre tout avec une couche de taros, du plantain, des bananes à cuire et des feuilles d’épinard. Puis on recouvre le “four” avec du sable et on laisse les ingrédients rôtir pendant trois heures. La grande fête – on mange tout avec ses doigts, sans couverts – dure tout l’après-midi. Le premier anniversaire d’une des filles de la famille est la raison de toutes ces festivités. Dans les Mers du Sud, il a une signification spéciale. Lundi, on part pour Papeete.

Dès notre retour, il y a une autre fête, celle du 1^{er} août, le jour de l’Indépendance de la Suisse. Nous invitons Frédérique et Vincent, des Suisses français qui voyagent dans leur bateau en acier, “Shipibo”. Un autre Suisse, Werner Bringold, journaliste, est également invité. Les lampions que Dani a apportés pour l’occasion, se balancent doucement sous la brise.

Nous sommes actifs durant la journée aussi. Nous escaladons les 2066 mètres du mont Aorai en deux jours. Malheureusement, le sommet est entouré de nuages. L’accès en est difficile et la montée nous épuise. À notre grande déception, nos efforts ne sont pas récompensés car les nuages nous cachent toujours la vue. Il est rare de voir des Tahitiens faire cette promenade. C’est bien trop épuisant pour eux!

Après un mois à Papeete, nous nous préparons pour le départ. Mais avant de partir, je profite de l’occasion pour me faire tatouer, style Marquises, sur la partie supérieure de mon bras droit. De nombreux hommes et femmes des Mers du Sud ont des tatouages. Peter et moi, avons rencontré un jeune homme des Marquises qui fera le nôtre. À l’aéroclub de l’aéroport de Faa’a, je loue un Piper PA-28. Pour la

première fois depuis que je suis à la retraite, je remets les mains sur le manche à balai. Nous survolons le parcours sur lequel nous avons l'intention de faire très bientôt, Moorea, Huahine, Raiatea, Tahaa, et atterrissons finalement à Bora-Bora. Vu d'en haut, ces lagons sont magnifiques. Ils sont célèbres pour être les plus beaux du monde. L'eau passe d'un bleu turquoise miroitant au bleu marine, au bleu clair et au vert, tout dépend de sa profondeur et de la position du soleil. Après une courte escale, nous volons vers Tahiti.

Nous devons bientôt dire au revoir à Raa, le père de Vehere ainsi qu'à sa famille, à laquelle nous nous sommes déjà attachés. Toute la famille, même un bébé né la veille, est présente à notre départ. Chacun des membres de la famille et leurs enfants nous offrent des colliers de coquillages. Je fais des efforts pour retenir mes larmes. Même le journal "Les Nouvelles de Tahiti" fait paraître un article signé "Werner Bringold" sur notre départ.

Naviguer d'une île à l'autre, dans les alizés, est vraiment agréable. Doris s'habitue peu à peu à la vie en mer, à bord d'un bateau. Nous arrivons enfin à Bora-Bora. Les prix très élevés, en Polynésie, ont rendu notre départ plus facile. Notre prochaine destination est Rarotonga, qui appartient aux Îles Cook.

Chapitre 6

Est-ce vraiment agréable de faire de longues distances à la voile? Bora-Bora – Rarotonga – American and Western Samoa

Bora-Bora, l'île de mes rêves, la plus belle île de corail du monde, disparaît à l'horizon. Seulement, tout n'est pas rose en Polynésie Française, tout y est devenu hors de prix. Au Yacht Club de Bora-Bora, l'accostage d'un yacht coûte environ 28 US\$, somme que vous dépensez aussi facilement au restaurant du Club. Les services pour les navigateurs sont pratiquement inexistantes. Nous y avons eu, toutefois, du bon temps. Pendant quelques jours, nous traînons derrière une petite île appelée Toopua Iti. Le "Busca Vida", de Vreni et Toni Caviezel, de Schiers, accompagnés de leur fils Reto, et le "Phönix" de Ulla, Karl et leur fils sont aussi ancrés dans les parages. Toni essaie de nous convaincre – "Ce que font les natifs, nous pouvons le faire aussi. Construisons un four creusé dans le sol!" Les membres du "Phönix", ayant l'annexe la plus rapide, sont désignés pour aller faire les achats. Le reste du groupe commence à creuser un four dans le sol. Nous devons attendre la tombée de la nuit pour que notre aventure prenne un air de fête. Le dîner est excellent et nous sommes tous fiers du résultat.

Notre prochaine destination est le Port d'Avatiu, à Rarotonga, au sud des Îles Cook. Après quatre jours, avec un temps idéal et des vents variables pour parcourir les 450 milles de distance, nous faisons notre entrée dans le port et amarrons fermement le bateau au mur. Nous sommes le samedi 2 septembre 1995. Les navigateurs des autres navires nous offrent un coup de main et l'accueil est chaleureux. Don Silk nous reçoit sur les mots "Bienvenue à Avatiu! Bon séjour! Les Douanes et les Services de l'immigration seront là dans un instant." Doris s'est tout de suite plût ici. Il y a environ trente embarcations, la plupart d'entre-elles sont ancrées à l'avant avec une amarre arrière. La houle est forte, surtout quand les vents soufflent du nord-est.

Le dimanche matin, l'équipage américain du "Ruquca" organise un petit déjeuner collectif et un marché aux puces. Le "Birchermüesli" préparé par Doris se termine très vite. On est soudain en contact avec des marins du monde entier. Je n'avais jamais connu cela avant, avec une telle ampleur. Au programme du dimanche, un dîner où chacun apporte quelque chose est organisé, ce qui donne au buffet un air international. Mon "spechrösti" (plat suisse composé de marrons et de bacon) a beaucoup de succès.

Le 5 septembre Doris fête ses 31 ans. Nous organisons une opération "Portes ouvertes" à bord du "Hasta Mañana" et les affaires sont embarquées. Dans l'entrefaite, Vreni, Toni et Reto, du bateau "Pura Vida" sont aussi arrivés. Drôle de coïncidence, Sarah, du yacht américain "Balamar", fête ses 18 ans le même jour. Notre bonne humeur est un peu troublée du fait que ce jour, les premiers essais nucléaires sont réalisés par la France dans l'atoll de Mururoa. À quai, trois yachts

néo-zélandais prévoient de rejoindre la flotte de manifestants réunis à 12 milles marins de Mururoa.

Pour Doris, le voyage depuis Papeete a été sa première occasion de naviguer sur une longue distance. Elle finit d'ailleurs par admettre que c'est plutôt ennuyeux. À son goût, il n'y a pas assez de contacts avec les autres marins et elle rencontre trop peu de jeunes gens. Il est vrai qu'elle n'a pas complètement tort. À peine on rencontre quelqu'un, il faut déjà se dire au revoir. Chacun suit son propre itinéraire et son emploi du temps. Mais tôt ou tard, on se rencontre de nouveau le long de cette "Course au Lait de Coco", également appelée "Route aux Pieds-nus" dans les Mers du Sud.

Pour de nombreux marins, les longs parcours en mer ne sont pas quelque chose qu'ils attendent avec impatience. Les quarts sont fatigants; lorsque l'équipage est réduit, on dort de manière irrégulière. Sur notre bateau, cela fonctionne mieux avec deux quarts; un de 19.00 h. à 1.00 h. et un autre de 1.00 h. à 7.00 h. Doris fait le premier quart et moi le second. Les quarts sont longs mais ils nous permettent de dormir six heures d'affilée. Naviguer sans quelqu'un de quart ne me dit rien bien que cela m'arrive souvent. Avec le roulis incessant, il est difficile de faire la cuisine, mais, généralement, nous avons peu d'appétit. Avec à peine quelques corrections, le régulateur d'allure permet à mon bateau de trouver sa route presque seul. Selon le vent, nous devons un peu réduire la voilure; en dehors de cela, il n'y a pas grand-chose à faire. Ainsi, le voyage devient parfois ennuyeux.

À Avatiu, j'ai profité d'une occasion de parler avec d'autres membres d'équipage sur leurs expériences en navigation sur de longues distances. Kerry navigue avec Peter, un Suisse, sur le yacht anglais "Mythra". Elle rit de ma question, "la navigation me déteste". Durant les longs parcours, elle souffre incroyablement, cependant elle tient à voyager auprès de Peter. Vreni, du yacht "Pura Vida", n'aime pas les longs parcours non plus. Sur SSB, j'ai entendu par hasard une conversation entre des membres d'équipage de deux bateaux autrichiens, "Que Sera" et "Rubinsky". Ils affirmaient l'un et l'autre que naviguer est fatigant et que le meilleur de la navigation était au mouillage ou dans les ports. Les couples avec qui je parlais me donnaient tous la même réponse; "Cela a pris des années à mon mari avant qu'il ne m'en parle". En revanche, il y a des marins solitaires comme Susanne, une Allemande qui navigue avec son petit chien sur son ketch "Glory". Elle est radio-amatrice et on peut entendre sa voix sur des ondes peu connues. Elle navigue depuis trois ans et il est évident qu'elle y prend du plaisir. Dans le Pacifique Sud, les alizés sont faibles ou tout à fait inexistantes et le temps change continuellement. Il y pleut beaucoup, particulièrement sur les îles. Je prends les choses telles qu'elles viennent et ne les remets pas en question après. Cette façon de vivre me convient d'autant plus que je ne connais le mal de mer que par les livres ou les histoires d'autrui. Lever l'ancre et naviguer me remplit d'un sentiment spécial tel que "En avant vers de nouveaux horizons!". Je fais des

contacts au hasard du temps. Je m'intéresse spécialement à la rencontre des populations locales car à travers elles, je connais mieux leurs problèmes et leurs joies.

Rarotonga est une île propre et possède une bonne infrastructure touristique. La plupart de ses visiteurs viennent de Nouvelle Zélande. Il y a des pistes agréables pour faire de la marche, comme la piste qui traverse l'île en passant par l' "Aiguille" haute de 415 mètres. Nous avons fait cette promenade avec l'équipage de "Pura Vida". On peut aussi louer des bicyclettes et pédaler dans le sud-est de l'île. On y trouve de belles plages, le meilleur endroit pour faire de la plongée se trouve près de Muri. Après une semaine, j'ai envie de partir vers notre prochaine destination, American Samoa. Don Silk, le Capitaine du Port, dit: "Maintenant, c'est le temps idéal pour naviguer, il est stable!" "Vous dites ça à tout le monde!", Lui fais-je remarquer. "C'est ma façon d'encourager les marins", répond-il. Don a aussi écrit un livre, intitulé "Les Kauris des Mers Ensoleillées", qui parle de sa vie de marin et de capitaine de cargo dans le Pacifique.

Une fois de plus, le moment de se dire au revoir est arrivé. Doris a encore besoin de s'habituer à cela, quant à moi, c'est devenu une routine. Je sais que tôt ou tard, nos routes se croiseront de nouveau. Au début, il y a peu de vent et nous mettons le moteur en marche. Après 24 heures en mer, le vent commence à souffler plus que nous le souhaitons. Il atteint très vite les 25 nœuds. Ce qui signifie prendre le premier ris. Plus tard, le vent augmente jusqu'à 40 nœuds (plus de Bf.8). Il soufflera à cette vitesse pendant quelques jours.

J'aime naviguer avec Doris. Elle n'a pas peur et est bien familiarisée avec mon bateau. Elle est douée et n'aurait aucun problème à rejoindre un port au cas où je me perdrais. Elle fait ses quarts même si elle ne se sent pas bien. C'est presque comme dans les régates sur Star. Nous réduisons la grand-voile et le génois est roulé. Nous n'avons pas de spinnaker. Nous laissons les voiles ainsi les jours suivants, ce qui est agréable. Pendant la traversée je passe des heures à contempler les vagues dont la crête se brise dans des eaux vertes et miroitantes. Parcourir les 750 milles de distance nous prend exactement cinq jours. Peu avant notre arrivée, nous apercevons une première baleine. Elle plonge en provoquant un bruit sourd. Quel spectacle! Nous n'aimons pas le port de Pago Pago à American Samoa. Nous sommes au mouillage et le vent souffle à 35 nœuds. La montagne "Rainmaker" porte bien son nom. Il pleut beaucoup. Bien entendu, l'ancre drague sur un fond de mauvaise tenue. Quand nous la levons, elle est pleine de déchets en plastique. Mais Pago Pago a un avantage: on peut y faire des achats très bon marché. Le diesel coûte 30 centimes le gallon. A peine trois jours plus tard, nous naviguons vers Western Samoa. Une fois arrivés à Apia, les formalités d'entrée durent presque toute une journée; nous sommes traités comme si c'était un gros navire. Quatre officiers différents viennent à bord; le département de l'agriculture, de la santé, de l'immigration et des douanes. Ils aiment boire leur première bière à 10

heures du matin et tout le monde est bien sympathique. Nous jetons l'ancre en face du fameux hôtel "Aggie Grey's". S'il vous arrive de dormir encore à huit heures du matin, vous serez réveillés par une musique de marche. En effet, la fanfare de la police, habillée en kilt, marche vers le tribunal pour participer au lever du drapeau.

Western Samoa était une colonie allemande. Les noms allemands sont encore omniprésents; par exemple "La barre de Récif d'Otto". Autrefois, les Allemands ont lutté contre les Américains et les Britanniques. En 1889, il y a eu un gros conflit près de Apia. Cependant, les navires de guerre qui étaient réunis furent victimes d'un ouragan. Six navires coulèrent, provoquant ainsi la mort de 200 marins. En mars 1900, le drapeau allemand était hissé. En 1914, la Nouvelle Zélande occupait les îles et en 1962, Western Samoa obtenait son indépendance. Barbara de Berlin et Christian de Zurich dirigent le petit restaurant "The Rainforest" à Apia. Ils sont aussi responsable de la base Trans-Ocean. Au rez de chaussée, ils sont en train d'installer un petit musée de l'histoire de l'occupation allemande des îles. Ils nous en apprennent beaucoup sur "Fa'a Samoa" et sur les coutumes de la population. Les habitants des îles vivent selon la bonne vieille tradition, dans les familles étendues (Aiga). Le chef de la famille (Matai) prend sa famille en charge, mais il demande le respect absolu et l'obéissance. Beaucoup de jeunes d'ici sont en conflit avec cela. Apparemment, on y trouve le taux de suicide le plus élevé du monde parmi les jeunes. Barbara et Christian nous montrent l'île et sa nature encore intacte de forêts vierges et de chutes d'eau grondantes. Nous visitons de nombreux villages. Les maisons (Fale) n'ont pas de murs et on peut facilement voir ce qui s'y passe, cependant regarder à l'intérieur est très malpoli. Les familles sont propriétaires des terrains. Si vous voulez prendre quelques photos ou aller à la plage, cela vous coûtera quelques Talas. Juste avant la tombée de la nuit, le père rassemble tous les enfants à la maison, pour la prière du soir et le souper. Les enfants sont nombreux. Ici, un homme doit avoir plus de six enfants pour être considéré comme un vrai homme. La place de la femme semble plutôt insignifiante dans le Pacifique. L'homme s'occupe de tout. Ici, à Western Samoa, les femmes sont très amicales avec les étrangers. Il est très facile de faire des contacts et si vous invitez quelqu'un, il est probable que toute la famille viendra avec. Au night Club "Mount Vaea", j'ai invité Lynn aux yeux en amandes à boire un verre avec moi et elle m'a répondu "Oui, j'adorerais cela, mais mes trois cousins boivent aussi".

Le 21 septembre 1995, après quelques achats hors taxes (une cartouche de cigarettes pour 7,50 US\$ et une bière en boîte pour 30 cents), nous avons hissé les voiles pour partir vers notre prochaine destination, Tonga. L'arrêt à Samoa a valu la peine, après tout, j'ai pu envoyer une carte postale à la chorale de Steckborn où nous avons chanté, durant des années, Tayona de Samoa.

Chapitre 7

Animaux à bord: Plaisir et regret

Western Samoa – Niuatoputapu – Vava’u-Group

Le 26 septembre 1995, à 7 heures du soir, nous quittons Apia. Naviguer la nuit demande un peu d’auto discipline mais nous aimerions arriver de jour à notre destination, Niuatoputapu, qui se trouve à mi-chemin entre Samoa et Tonga. Doris a pris la navigation (GPS et radar) en charge et dirige le bateau du cockpit. La navigation est très éprouvante car nous devons encore éviter les récifs. Sans le GPS, ce serait impossible la nuit. Je suis sur le guet et révisé la position des voiles. À minuit, nous sommes en haute mer, les alizés soufflent de l’est (Beaufort f. 5) Malheureusement, la mer devient agitée, ce qui oblige Doris à se coucher un peu pour s’habituer aux nouvelles conditions. Je m’occupe de veiller. Nous avançons rapidement et comme prévu, le surlendemain suivant, Niuatoputapu apparaît à l’aube. Nous avons traversé la ligne de Date Internationale et c’est maintenant vendredi au lieu de jeudi.

Quatre bateaux sont ancrés à Falehau. Les yachts rendent rarement visite à ces îles, parce que de là, faire cap sur Neifafu impose de louvoyer. Il n’y a pas l’électricité à Falehau; ce qui veut dire pas de réfrigérateur, pas de télévision ni de vidéo. Il y a très peu de voitures. La population native habite dans des cabanes rudimentaires. Les poules, les chiens, les cochons et les chevaux s’ébattent près des mares d’eau et animent l’atmosphère du village. L’île possède trois villages, un total de 1.300 habitants et, chose commune dans les Mers du Sud, beaucoup d’églises. Ici, il y en a neuf. Les croyances sont variées. Il y a des catholiques, des Mormons, des Adventistes. Tuyinyua, un des deux prêtres, nous montre le village. L’école et les champs sont un peu en dehors du village. On ne peut faire ses courses que quand le bateau d’approvisionnement arrive. Les villageois cultivent les produits essentiels eux-même. Pour gagner un peu d’argent, les femmes tissent des tapis de feuilles de pandanus à la main. Ils servent non seulement pour dormir mais aussi pour s’habiller. Le “Ta’ovala” enveloppe le corps et est maintenu par un fil tissé dans de la fibre de noix de coco. Le soir, deux douaniers se présentent, un homme et une femme. Il inspecte nos vivres et aimerait recevoir un peu d’alcool pour son gâteau de dimanche; elle aimerait quelques boîtes de conserves. Nous sacrifions une bouteille de whisky et d’emblée nous sommes invités à la fête de l’église catholique qui a lieu une fois par an. Le samedi matin, les familles préparent des plats somptueux qu’ils apporteront au repas prévu l’après midi. Des cochons de lait sont rôtis à même le feu et les fours en terre sont remplis de taro, d’ignames, de fruits à pain et de bananes. Plusieurs types de gâteaux sont préparés pour le dessert. Les tables, débordantes de bonnes choses, sont installées dans la salle communautaire et on indique aux Yachties où s’asseoir. Après la bénédiction et la prière dite par le prêtre, la grande fête commence. Nous sommes traités comme des amis. Les habitants de l’île sont heureux et prennent du plaisir à nous voir manger copieusement. Environ deux heures ou deux heures et demi plus tard,

le prêtre commence à parler. La communauté chante et prie. Les restes de nourriture (plus de la moitié) sont ensuite répartis entre les participants. Les yachties ont aussi le droit à un panier avec un morceau de cochon rôti et quelques spécialités.

Après cela, les hommes se réunissent pour boire du kava. Pour produire le kava, la racine du poivrier est broyée et mélangée à de l'eau. Tuinyua nous invite à rejoindre le cercle, un bol en fait le tour. Il n'y a pas d'alcool dans cette boisson au goût d'eau de vaisselle et de feuilles et qui laisse une sensation d'engourdissement dans la bouche. Les hommes, chacun à leur tour, racontent des histoires que nous ne comprenons malheureusement pas. Mon histoire est traduite et me fait obtenir le respect de la communauté. Nous assistons, évidemment, à la messe du dimanche. Les femmes, les hommes et les enfants y viennent dans leurs plus beaux vêtements traditionnels. L'église déborde de monde. Comme il n'y a pas de bancs, tout le monde s'assied par terre. J'ai du mal à maintenir ma position de jambes croisées comme au yoga. Nous ne comprenons rien au sermon mais l'harmonie qui émane des différents chants n'est pas trompeuse. Après la cérémonie, chacun va chez soi pour déjeuner. L'après midi, une petite sieste et le soir, réunion pour la deuxième fois dans l'église.

Je ne cesse d'être surpris par l'incroyable hospitalité. J'ai également été invité à une soirée-danse organisée par l'église des Mormons. Cela a lieu dans une salle de classe. Au bout de la salle, il y a un disque-jockey et sur les côtés, il y a des rangs de chaises. La salle est bien éclairée avec l'électricité produite par un générateur. Dès les premières notes de musiques de la cassette ou du disque, tout le monde se met à danser. Comme il est de coutume dans les îles, les femmes invitent les hommes à danser. Je danse avec les jeunes et les plus vieilles, les grosses et les maigres, les jolies et les moins jolies. Elles prennent toutes un malin plaisir quand je fais un faux pas. Après chaque chanson, on change de partenaire. Cela fait donc un sacré bout de chemin! Il n'y a rien à boire, pas même de l'eau. Je dois aller dans les toilettes pour en boire.

La soirée se termine à dix heures précises. En plein milieu d'une chanson, le doyen de l'église débranche la prise dans le dos du disque-jockey et déclenche ainsi de nombreux applaudissements. Le lendemain, j'ai donné quelques-unes de mes cassettes au disque-jockey afin qu'il passe une musique plus moderne.

Remontons dans le temps, jusqu'en 1994, à l'époque de notre traversée de l'Atlantique. Cent cinquante bateaux étaient au départ du 9^{ème} Rallye ARC à Las Palmas, dont 10 suisses. Après plus de dix-neuf jours en mer, notre traversée prenait fin. Pippa, ma coéquipière anglaise dansait comme une folle sur le pont avant du "Hasta Mañana", mon sloop de 40 pieds en acier. "On a réussi, on a réussi!", criait-elle triomphalement. Il faisait nuit, il était deux heures quinze locales, et les vents soufflaient de l'est, Beaufort f.4. La première lumière de Sainte

Lucie apparut en face de nous. Nous étions trois à bord. Pippa, que j'avais emmenée en échange d'un coup de main, mon beau-frère Reini Küng et moi. Neuf autres bateaux arrivaient en même temps. Quand nous passions la ligne d'arrivée, nous avons entendu "Félicitations – bienvenue à Sainte Lucie" dans les haut-parleurs. Nous avons affalé les voiles et nous avons continué au moteur dans le canal qui menait à la marina de Rodney Bay. Reini était à la barre, Pippa à la radio et comme skipper, je m'occupais de tout le reste. Dans le port, une grande fête commençait. Il y avait de la musique, des boissons de bienvenue et nous avions le sentiment de faire partie de cet événement. Les positions d'arrivée sur le tableau d'affichage importaient peu. L'important était d'avoir accepté le défi et d'avoir traversé l'Atlantique en bateau.

Au départ de l'Atlantic Rally, le port de Las Palmas, avec ses 151 bateaux, s'est transformé en une fête populaire. Une fois en mer, les conditions climatiques ont été idéales durant les douze premiers jours. Malgré tout, nous n'avons rencontré les alizés qu'après quatre jours. Puis nous avons avancé plus rapidement (Bf.4-5), principalement la nuit, les vents soufflant plus fort(Bf.6.). Les participants donnaient leur position tous les jours, par appel radio SSB. Les derniers jours, le temps a changé, il pleuvait et le vent soufflait peu (Bf2.) Nous avions notre système de pilotage automatique et celui-ci nous maintenait sur la bonne route. Nous n'avions pas de problèmes techniques, et l'humeur était plutôt bonne à bord, bien que Reini ait eu le mal de mer au départ.

Pippa était amusante. Au milieu de la traversée, elle a soudain hurlé: "Ça y est, ça vient"! Je lui ai demandé: "Ça vient quoi?" Elle a répondu: "Le poème!" en courant jusqu'à la table à cartes pour y faire quelques annotations. Le résultat était présenté quelques jours plus tard; un poème érotique destiné aux quatre jeunes du "Morangie", un des yachts participants. Elle dû en distribuer plusieurs copies à son arrivée; elle a même obtenu un prix spécial par le Comité de la régates.

L'ARC a lieu tous les ans et est organisé par Jimmy Cornells World Cruising LTD, à Londres. Au départ, j'ai assisté à un séminaire de trois jours qui, pour la première fois, était ouvert aux personnes qui ne participaient pas au rallye. Les sujets traités étaient l'astro navigation, le planning de parcours, les premiers soins, la vie à bord et la survie en mer. À la fin, il y a eu la simulation d'une opération de sauvetage. La veille du départ, il restait encore du temps pour s'amuser et assister à des feux d'artifices.

Après quelques jours agréables et intéressant à Falehau, nous mettons les voiles vers le sud. Notre destination est Vava'u, au nord des îles de Tonga. Nous sommes à une distance de 160 milles de navigation. Les alizés soufflent du sud-est. Nous réussissons à appeler l'île principale, la mer est clapoteuse et "Hasta Mañana" ne glisse pas bien dans les vagues. Dès que nous atteignons la pleine mer, Doris est victime de la mer agitée. Une vague passe par dessus bord et, la descente n'ayant

pas encore été fermée, mouille sa couchette. Pas très bon comme début! Vers le soir du 3 octobre 1995, nous arrivons à Neiafu, la ville principale de Vava'u. Doris attrape une bouée près de l'hôtel "Paradise". Ici, beaucoup de yachts nous sont familiers et les derniers commérages se font pendant le Happy Hour. "Quest", le bimoteur Sud Africain a perdu une de ses deux "Maxprops" évaluée à 2.500 US\$ lorsqu'il allait vers Samoa. Une fois le nouveau moteur arrivé, le bateau sera monté sur le slip de façon à la remplacer. Sans aucun doute, les Sud Africains s'assureront mieux à l'avenir. Entre temps, ils devront continuer avec un seul moteur. "Pura Vida", un bateau Suisse, a des problèmes de transmission, d'alternateur et de réfrigérateur. Ça fait beaucoup de problèmes en même temps.

Sur mon bateau, le réfrigérateur ne fonctionne pas non plus. Cela semble un problème de mauvais contact. Le jour suivant nous décidons d'affronter les douanes. Dans mon "Encyclopédie de la Croisière Internationale", il est écrit: "Les chiens et les perroquets seront tués, tous les autres animaux seront mis en quarantaine. Les fruits et les légumes seront confisqués". Je me demande ce qu'Erich, du "Rubinsky" a fait avec son chien. C'est de là que survient la question d'avoir ou pas d'animaux à bord. Cela vaut la peine? Il n'y a déjà pas de place pour bouger, cela ne doit pas être très amusant pour un animal. Ils n'ont jamais la permission d'aller à terre dans les ports, parfois même sur les quais. La Nouvelle Zélande particulièrement a des lois très strictes et punit les infractions par de fortes amendes. Erich voudrait vraiment aller en Nouvelle Zélande et pense à renvoyer son chien chez lui. D'autres navigateurs ajustent leur route en fonction des règles existantes au sujet des animaux et ne vont pas dans certains ports. Par exemple ils restent à Fidji pour la saison des ouragans, la législation y étant plus souple qu'autre part. Peu importe comment vous le considérez, les animaux sont un problème à bord. À mon avis, les désavantages sont trop nombreux pour avoir un petit compagnon à bord. Un américain voyageant en solitaire a dû endormir son shepperd allemand aux Galapagos. L'espace à bord était tellement réduit que le chien avait des difficultés pour se déplacer à cause du manque d'exercices physiques. Les propriétaires de chien disent qu'ils sont de bons gardiens. Peut être, mais en tous cas, il faut y penser deux fois si on veut un animal sur son bateau.

Doris et moi avons un autre problème. À Neiafu, nous prenons un nouveau membre d'équipage: Paul Steinemann, surnommé "Pirat". C'est un vieil ami à moi, nous avons étudié le génie électrique ensemble à l'école d'ingénieurs de Winterthur. Il habite en Nouvelle Zélande et c'est un marin né. Il va nous accompagner jusqu'à Whangarei sur la North Island. Comme nous avons tous les deux les cheveux gris, Doris est très taquinée, du style: "Eh, Doris, qu'est ce que tu fais avec deux retraités?". En fait Paul vient de prendre sa retraite. À bord, nous nous entendons bien avec lui. La nourriture semble très importante pour lui car il achète une énorme quantité de viande. Maintenant, au lieu d'un bon repas, nous faisons deux bons repas. Cependant, Doris ne semble pas vouloir nous servir de maîtresse de maison et nous nous répartissons le travail. La répartition des tâches

est un vieux problème sur les yachts. Spécialement pour les couples, l'homme prend généralement le rôle de skipper et sa femme l'aide à plein temps. Elle est en même temps responsable pour la cuisine, le ménage... Tout ça, bien sûr, sans machine à laver le linge ou la vaisselle. Dans de telles circonstances, je comprends très bien pourquoi de nombreuses femmes en ont assez de naviguer.

Ici à Neiafu, "Moorings", une compagnie de charters, a un bureau. Leur guide pour le groupe de Vava'u est excellent. Des numéros sont donnés à certaines îles car leur nom est trop compliqué à prononcer. Cela facilite la communication, même si cela n'a rien de romantique. Nous nous mettons en route pour explorer la région de l'île. Certaines sont inhabitées et bien protégées par les récifs. Il y a de très beaux endroits pour le mouillage, avec des plages de sable blanc, idéales pour faire de la plongée. La vie sous-marine est dense. Les coraux sont de toutes les couleurs et on peut admirer une quantité impressionnante de poissons. Mais soudain, un requin apparaît et je commence à avoir peur. Paul, qui est un plongeur expérimenté, me dit de rester calme, de ne pas agiter les bras et que tout va bien se passer. Nous passons nos soirées à jouer aux cartes, à regarder des films vidéos et à parler du passé ou de la vie en Nouvelle Zélande où Paul a vécu pendant trente ans.

Le 10 octobre, beaucoup de yachts se rassemblent sur l'île de Kenutu. Ici, Joanna, une berlinoise et son petit ami local appelé Moses, tiennent le "Berlin Bar". Pour le dîner, on y trouve tous les types de poissons. Un peu plus tard, la danse commence. L'équipage du "Amblers", Stan au clavier et Cora au saxo animent la soirée. La bonne humeur règne, c'est une vraie fête de marins. Comme il est bon de revoir des visages si familiers! Joanna tient aussi un complexe touristique où on a le choix entre une cabane dans les arbres, véritable bonbonnière ou une case. Les bâtiments construits sous des palmiers et l'architecture traditionnelle valent bien une visite. Il existe une navette maritime jusqu'à Neiafu où les gens vont généralement faire leurs achats. Ici, nous avons également rencontré nos amis californiens Doris et Denny du bateau "Balamar". Ils font route vers la Nouvelle Zélande avec leurs trois enfants âgés entre 12 et 18 ans. Lorsque je demande à tout le monde si tout va bien, Doris répond: "Super". C'est une réponse typique des américains qui démontrent ainsi leur tempérament optimiste. Un Suisse ou un Allemand aurait répondu: "Nous nous plaisons ici mais il fait trop chaud, le temps est nuageux et nous voyons peu de poissons lorsque nous faisons de la plongée. Denny a vendu sa part de son cabinet d'avocat à son partenaire, a loué sa maison de Carmel en Californie et s'est acheté un bateau. Alors, toute la famille a entrepris le voyage et les enfants continuent leurs études à distance. Tout comme l'indique la devise: "Faites-le tout simplement. Faites-le mieux possible.

Les jours passent vite. Nous retournons finalement à Neiafu. Les achats et les démarches se déroulent sans ennui. Après une dernière fête au "Bounty Bar", nous navigons le 14 octobre vers Suva. En fait, nous étions prêts le 13 mais un marin a, lui aussi, le droit d'être superstitieux.

Chapitre 8

Fin de la “Route du lait de Coco”

Tonga – Suva – Mamanuca-Islands – Yasawa-Group – Lautoka – Whangarei

Tout au long des 420 milles qui séparent Tonga de Suva, tout est parfait. Le temps est bon. Nous allons vers l'ouest et les alizés soufflent de l'est (Bf. 5). Nous choisissons le chemin le plus court dans l'étroit passage de Oncata. Comme nous sommes trois à bord, nous veillons trois heures à tour de rôle et nous nous reposons six heures, ce qui nous laisse le temps de faire ce que nous voulons. Les voiles sont établies une fois pour toutes – avec la grand-voile à tribord et le génois tangonné à bâbord. Même le timing est bon. Nous atteignons le passage à l'aube, suivis par les dauphins qui semblent faire le voyage avec nous. Paul est surpris de voir comment le pilote automatique est efficace. Nous sommes dans le Korosea, une région pleine de récifs. Ici, de nombreux navigateurs qui font le tour du monde ont échoué brutalement sur ces récifs. Après trois jours et demi nous pénétrons dans la Baie de Suva par l'île de Viti Levu. Sur le canal 16 de la VHF, des directives nous sont données pour amarrer le navire à Kings Warf. L'officier de l'immigration est une charmante jeune femme aux traits indiens. L'étape suivante est la douane. Divers formulaires doivent être remplis en plusieurs copies et on me donne du papier carbone. La quantité astronomique de papiers à remplir semble l'héritage anglais du temps des colonies. Je prends tout cela avec calme en pensant que cela ne doit pas être beaucoup plus facile de faire les mêmes démarches pour un bateau qui arrive en Suisse. Finalement nous jettons l'ancre en face du Royal Yacht Club de Suva. Nous arrivons juste à temps pour le happy hour. Une bière ne coûte qu'un demi dollar des Fiji, soit 25 cents. Pour un prix modique, on peut utiliser les installations du Club. Le restaurant est très bon marché et la nourriture est excellente.

Suva est une ville cosmopolitaine de 175.000 habitants. L'influence indienne y est notable. Au alentours du début du 20^{ème} siècle, des travailleurs indiens ont été amenés pour travailler dans les plantations de sucre. De fortes tensions sont apparues lorsque le nombre d'indiens doubla le nombre d'habitants. Fiji est indépendante depuis 1970. Il est bien agréable de se trouver dans une grande ville, grouillante de vie, pour changer, et où les agents de police portent des jupes aux ourlets effrangés. Ici, c'est comme dans un bazar, tout est en vente mais il faut marchander les prix. Une visite au marché le samedi matin vaut la peine. Il déborde marchandises et de gens. Si vous recherchez la paix et la tranquillité, vous pouvez toujours aller au parc forestier “Tholo-i-Suva” situé à peine à une demi heure de route.

Je suis le sentier le long de la crique de Waisila, en pleine forêt vierge. De temps en temps, une piscine naturelle d'eau fraîche nous invite à nous baigner. Mais vous devez faire attention car certains touristes sont volés pendant leur baignade! Dans l'étang situé en aval, j'aperçois des jeunes femmes qui se baignent toutes habillées. Ce n'est pas parce qu'elles sont prêtes à partir mais c'est le résultat de l'enseignement des missionnaires qui sont passés dans la région.

Doris quitte mon bateau à Suva. Nous sommes un peu en retard sur notre programme et elle veut avoir un peu de temps pour connaître la Nouvelle Zélande avant d'aller en Australie faire de la planche à voile. Je comprends très bien qu'elle préfère s'y rendre en avion au lieu de s'y rendre en bateau, ce qui prend environ une dizaine de jours. Elle a un billet d'avion et de la chance car la mer devient assez mauvaise à l'approche des côtes de la Nouvelle Zélande. Elle m'offre un cadeau avant son départ. C'est un parapluie multicolore pour me protéger de la pluie, du soleil et des mauvais esprits. J'avoue qu'il m'est difficile de dire au revoir à Doris.

Après une mémorable fête d'adieu, Paul et moi reprenons le voyage en mer. Nous navigons par étapes d'une journée le long de la côte sud. Nous programmons d'abord une visite au Musket Cove Yacht Club sur île joliment appelée Malololailai, située à l'ouest de Viti Levu.

J'ai des sentiments mitigés sur cette partie du voyage. Deux skippers à bord d'un même bateau n'est jamais très conseillé, mais après quelques accrochages, nous devenons une vraie équipe. Au cours du voyage nous devenons encore de meilleurs amis et je pense que nous nous complétons bien l'un et l'autre. Après un passage à travers quelques récifs, nous atteignons MCYC et nous amarrons le bateau à une bouée du Club. A la marina, il y a tout une flotte des charters "Moorings". Il y a même un petit aéroport qui offre des connections jusqu'à l'aéroport de Nandi. Une fois de plus, mon amour pour les femmes me cause des problèmes. Le soir, à neuf heures et demi, j'ai rendez-vous avec Liku. Muni d'une bouteille de rhum, je conduis mon dinghy en direction du port. Je sais parfaitement que je dois me maintenir au milieu du canal délimité par deux lumières rouges. Bien, je dois avoir bu un peu plus de la dose habituelle et j'essaie de prendre un raccourci jusqu'au ponton. Sifflement! Un terrible bruit d'échappement d'air secoue mon canot. En un rien de temps, je suis en train de nager et d'essayer d'arrêter le moteur afin d'éviter qu'il coule. Finalement, je parviens à accrocher mon canot à un palmier. Un des côtés semble avoir été coupé au couteau. J'ai du, en effet, passer sur un corail. Un peu refroidi par la situation, mouillé jusqu'aux os, je saisis ma bouteille de rhum (que j'ai réussi à sauver), je vais à la rencontre de Liku. Malgré tout, la soirée est agréable. Liku deviendra ma petite amie, au moins durant mon séjour ici. La réparation de mon canot m'oblige à rester ici. Le matériel nécessaire doit être expédié de Suva par avion. Bref, je m'en sors avec un bon rhume.

Pendant l'attente de l'arrivée du matériel, je profite de l'occasion pour louer un avion (un Cessna-172) appartenant à l'école de pilotage "Pacific". C'est super de piloter de nouveau. Je dois voler pendant quelques heures de manière à renouveler mon brevet de pilote. Paul ne paraît pas à son aise à bord de l'avion, particulièrement lorsque j'ouvre le hublot pour prendre quelques photographies. D'en haut, tous les récifs sont facilement visibles. Nous volons jusqu'au "Blue Lagoon", dans le "groupe des Yasawa" où nous projetons d'aller prochainement à la voile.

Nous partons finalement de la belle région de Musket Cove et navigons au moteur en direction du nord. Une fois à Soso, sur l'île de Naviti, nous jetons l'ancre. Ici, les fidjiens vivent encore de façon traditionnelle. Les étrangers sont invités à rendre une visite au plus âgés du village et à lui offrir un cadeau de Yagona (bière de kava). Après une cordiale bienvenue, nous visitons tout le village. Tous le monde nous reçoit avec un "bulo" (salut) cordial. Les porcs et les poules errent librement. Bien entendu, les femmes lavent le linge à la main. Il n'y a ni électricité ni eau courante. La baignoire communautaire est une piscine d'eau fraîche située à l'extrémité du village.

Après un passage difficile parmi les récifs, Paul à la barre et moi au guet, nous voyageons vers le Nord en direction du "Blue Lagoon". C'est là qu'est située la "Turtle Island Lodge" (Loge de l'Île de la Tortue). Richard Evanson, un américain excentrique l'a achetée en 1972 pour 300.000 US\$ et l'a remodelée peu à peu en un complexe touristique. Les 14 bungalows sont loués seulement à des couples anglophones et pour un séjour minimum d'une semaine, pour la modique somme de 690 US\$ la nuit (pour ce prix, le champagne et une plage privée pour deux sont inclus). Le transfert par hydravion de l'aéroport international de Nadi jusqu'au complexe coûte 500 US\$ de plus. Richard Evanson garantit aussi à ses hôtes que ses pensionnaires ne rencontreront pas d'étranger indésirable. Ainsi, nous sommes au mauvais endroit. Seulement nous avons envie de le vérifier et allons à terre. Un vieil homme, un verre de kava à la main, intercepte notre approche: "Salut, mon nom est Richard, que voulez-vous?" Nous lui demandons s'il y a un bar dans le coin. Richard nous donne quelques kavas et nous demande gentiment de partir.

Le jour suivant, nous naviguons jusqu'à Lautoka. Nous devons faire le plein de gasoil, d'eau et quelques achats. Les formalités d'entrée et de sortie prennent du temps et nous partons enfin vers la Nouvelle Zélande. À propos, ici à Lautoka, votre bateau est protégé contre les ouragans sur les quais du port. La quille s'enfonce dans le sable et le bateau se maintient en équilibre. Je me demande si cela marche vraiment.

La distance de 1.100 milles qui nous sépare de la Nouvelle Zélande se transforme en un agréable voyage, ou du moins 90% du voyage. Un équipage exclusivement masculin a aussi ses avantages. Nous navigons à la limite d'une haute pression, avec des vents d'est d'environ Bf. 4. Plus tard, les vents changent; ils viennent du nord et la mer est assez calme. Cependant, plus nous allons vers le sud, plus il fait froid. En Nouvelle Zélande, ce sera le printemps. Finis les pieds nus, maintenant il faut mettre des grosses chaussettes. Mon coéquipier "Pirat" s'avère être un marin confirmé, on ne peut pas attendre mieux de quelqu'un qui vient de Nouvelle Zélande. Il est très efficace et obtient très vite un point astronomique après avoir utilisé le sextant. Mais il faut attendre le soir pour faire des éloges. Le mauvais temps arrive et il commence à pleuvoir. Dès que nous nous rapprochons de la côte et des voies de navigation, nous branchons le radar. La visibilité est d'un mille. Nous ne pouvons voir aucun bateau mais sur l'écran du radar qui est réglé sur la bande des 8 milles, nous voyons cinq échos distincts. Nous devons nous éloigner de la route d'un navire sans même le voir, à l'aide du radar.

Pour moi, une chose est bien claire – je n’oserais jamais sortir en mer sans être équipé d’un radar.

Ça s’est passé la nuit dernière en mer! Le vent devenait plus frais, Bf. 8, et nous avons commencé à réduire la voilure. Trop tard! “Hasta Mañana” est couché sur le flanc, le bôme est dans l’eau, se plie et casse. Cela fonctionne comme une installation de ris automatique. Cela aurait pu être encore bien pire – nous avons encore quelques heures de navigation devant nous. Nous contournerons Bream Head (bream est le nom d’un poisson) très tôt le matin et nous remontons la rivière Hatea jusqu’à Whangarei. Après s’être arrêté aux “Douanes & Ministère de l’Agriculture et Quai de la Pêche”, nous arrivons au bassin de la ville. Nous sommes vendredi 10 novembre 1995. Je déborde de joie! Pour la première fois, je marche sur le sol néo-zélandais. Nous fêtons ça au champagne.

Avec mon arrivée en Nouvelle Zélande, un rêve de longue date se réalise. J’adore vraiment la navigation sur de longues distances et c’est exactement ce que j’ai envie de faire à ce stade de ma vie. J’aimerais encourager les lecteurs partageant ce rêve à hisser les voiles et à commencer à naviguer. Une fois décidé, cela demande du temps et de l’argent, mais cela peut être fait avec un plus petit bateau et moins de confort. Il m’est encore difficile de croire qu’il y a encore un an, j’étais à Las Palmas en train de préparer le Atlantic Rally ARC94. Depuis lors, j’ai fait la moitié du tour du monde en navigant et depuis 1994 j’ai accumulé 14.000 milles.

Paul, qui habite avec sa famille dans la Baie de Mairangi, à Auckland, me dit au revoir. Sa femme Nelly, suisse aussi, est médecin et à sa propre consultation près de chez elle. Leur fille de 17 ans, Anita, adore les chevaux et passe plus de temps avec son cheval qu’à la maison. Plus tard, je savoure quelques jours leur généreuse hospitalité. Puis je pars pour explorer le nord de l’Île. Je commence également à faire les premières réparations sur mon bateau. Vers la fin du mois de novembre, Doris, qui m’a accompagné une partie de la route entre Tahiti et Fidji, apparaît de nouveau. Nous passons quelques jours agréables ensemble. Doris programme d’aller sur le cinquième continent alors que je prépare mon voyage de retour en Suisse pour les vacances de Noël. C’est pour ça que Doris achète des cadeaux de Noël, même si c’est le printemps en Nouvelle Zélande. Je lui promets de remettre ses cadeaux à sa famille, à Wagenhausen. Peu de temps avant mon départ, je fête mon 57^{ème} anniversaire. Le matin suivant, en dépit de ma gueule de bois, je déplace “Hasta Mañana” jusqu’au “Dockland 5”, où il est soulevé jusqu’à terre, “sur le dur” comme ils disent ici.

Chapitre 9

Le Rallye Tonga

Nouvelle Zélande - Tonga

Trente six bateau parentent part au Rallye Tonga en 1996. Ils vont naviguer sur plus de 1.000 milles marins, de la Nouvelle Zélande à l'Île Atata. Le départ peu spectaculaire a lieu le 4 mai, à 10.00 heures, en face du Opuia Cruising Club. Il n'y a pas le coup de feu habituel des départs de régates, pas de coup de Klaxon non plus. Tranquillement, les signaux faits par ballon, augmentent près du club et les bateaux commencent leur voyage. Mais les membres d'équipage sont d'une humeur orageuse. Des cris, des insultes et des railleries peuvent être entendus autour d'eux.

La ligne d'arrivée est située à plus de 1.000 milles au nord de l'Île Atata, à quelques milles de Nuku'alofa, la ville principale de Tonga. Nous bénéficions d'un agréable temps d'automne. Il y a une dépression située à l'ouest de l'Île Nord. Elle se dirige vers la gauche dans l'hémisphère sud. Cela signifie que nous pouvons compter sur des vents arrières de 15 à 20 nœuds. Cela ne pouvait pas être mieux. Nous portons des T-Shirts de l'Island Cruising Association² de Auckland. Les organisateurs de cet événement sont Joan et Brian Hephurn. La taxe d'inscription coûte 250 dollars néo-zélandais, soit 120 US\$. Ce qui est peu d'argent pour un tel événement. Je voyage avec un couple d'anglais, Chris et Debbie de Plymouth. Chris a déjà pas mal d'expérience en navigation océanique mais pour Debbie, c'est le premier voyage en mer. Ils m'ont approché tous les deux peu avant le départ à Whangarei: "Eh, cher collègue, tu as besoin de membres d'équipage?". C'était tout à fait ce dont j'avais besoin. Au départ, j'avais l'intention de voyager avec deux filles. Bien, ça change mais ça ne fait rien.

Dès que nous atteignons la pleine mer, nous entrons dans la routine de bord. Trois heures de veille à tour de rôle, cuisine, sommeil et lecture. Debbie s'en sort très bien. Elle n'a pas le mal de mer et elle contamine tout le monde avec sa bonne humeur. Le couple anglais enregistre un film vidéo et il y a de quoi rire beaucoup.

À 8.33 heures et à 18.33 heures, nous rapportons notre position aux organisateurs de la régata par Taupo-radio. Trente trois bateaux sont en route: trois des Etats-Unis, un de Suisse, cinq d'Australie et 24 de Nouvelle Zélande. Ils commencent à Auckland ou au nord, de Opuia – C'est un rallye et il n'y a même pas de chef de comité. Comme c'est bon d'être de retour en mer.

Un peu plus d'un an a passé depuis mon retour en Nouvelle Zélande, le 10 novembre 1995. Comme d'habitude, j'étais en Suisse pour y passer Noël et pour fêter le 80^{ème} anniversaire de ma mère, le 23 janvier. Comme cadeau, elle a demandé à ses enfants un voyage à Hong Kong avant qu'elle soit rendue aux chinois en 1997. En février, nous marchions sur le sol de la colonie britannique. Maman était heureuse de connaître cette ville intéressante. Nous avons aussi rendu

visite à Stephen Müller, le fils de mon voisin à Hemishofen qui vit ici avec sa petite amie Liza, des Philippines. Une semaine plus tard, je m'assure que ma mère est dans la bonne queue, au comptoir de la Swissair – deux heures plus tard, je prenais un vol en direction de la Nouvelle Zélande...

Aotearoa – le pays au longs nuages blancs – comme il esy appelé par les Maori la population aborigène de la Nouvelle Zélande – possède 3,5 millions d'habitants et est sept fois plus étendue que la Suisse. Environ un million de personnes vivent à Auckland, “la ville de la voile”, ou dans ses alentours. Les “Kiwis” sont plutôt fiers d'avoir gagné la coupe des Amériques en 1995, l'événement le plus important du sport de la régate. Il est bien difficile d'oublier les soixante dix millions de moutons qui peuplent les îles. Un pays magnifique! La nature, particulièrement à South Island, m'impressionne énormément. Les habitants de la Nouvelle Zélande sont généralement amicaux et prêts à rendre service – cependant, dans les régions touristiques, ils feront de tout pour vous vider les poches. Ils vous offrent toutes sortes d'activités telles que: le saut à l'élastique, le rafting en rivière, les promenades en hélicoptère ou en hors-bord, le kayak.

Avec Susi, une jeune amie suisse, nous essayions de trouver des coins de nature encore vierge. Nous essayions de suivre le Hollyfordtrack, que nous pouvons atteindre de Te Anau. Il s'étend sur cinquante cinq kilomètres le long de la Baie Martins. Nous marchions plus de six heures par jour, de long en large dans la forêt tropicale humide, jusqu'au refuge suivant. Il y a peu de promeneurs sur les pistes et nous sommes pratiquement seuls. En cours de route, nous nous sommes arrêtés pour nous baigner dans un lac mais nous sommes vite partis car les mouches nous attaquaient implacablement. Il pleuvait souvent. Les ponts qui traversaient les torrents étaient construits avec des câbles d'acier, un sur la partie inférieure et l'autre sur la partie supérieure. Il fallait un certain courage pour s'y aventurer. Les cabanes sur la piste sont simples mais propres. Il faut apporter son réchaud à gaz, de la nourriture et un sac de couchage. Le cinquième jour, comme prévu, Russell nous ramenait à notre point de départ avec un Cessna d'Air Fjordland. Un peu snob mais pratique.

Ensuite, nous avons attaqué le célèbre Milfordtrack – cinquante quatre kilomètres en quatre jours pour arriver à Milfordsound. Tout était organisé pour ce voyage. Quarante randonneurs par jour parcourent ce sentier. Vous devez vous soumettre au rythme implacable de la marche, même si le temps est mauvais car les quarante prochains randonneurs sont sur nos talons. Des chutes d'eau magnifiques se déversent sur les parois rocheuses. Le point culminant est le Mackinnon Pass, situé à 1.154 mètres d'altitude. Il y avait du brouillard et le temps était orageux. Nous n'avons rien vu. Quel dommage! Mais il fallait continuer. Les cabanes étaient très mouvementées, il était facile d'y faire des contacts avec des gens du monde entier dont beaucoup jouaient aux cartes ensemble. En dépit de tout, nous préférons la solitude de Hollyfordtrack. Susi rentrera en Suisse par avion trop tôt à

mon goût. Durant un instant, je regrettais la Suisse. N'étais-je pas tombé amoureux?

J'avais peu de temps pour penser aux sentiments. Il fallait que je prépare "Hasta Mañana" pour le voyage. Mon bateau se trouvait sur le Dockland 5, à Whangarei, "sur le dur", en compagnie de Gay et Dave Culham. Beaucoup de voileux passent plusieurs semaines agréables ici. Gay était comme une mère pour tout le monde. Les gens peignaient, se plaignaient du prix des pièces de rechange et des histoires de marins faisaient vite le tour. En Nouvelle Zélande, tous les bateaux doivent passer par un contrôle de sécurité avant de repartir. Cela prend environ une heure et coûte 75 dollars néo-zélandais. Beaucoup de marins pensent que ce contrôle est du pur harcèlement. Le 21 avril, j'organisais une "Splash-party", ensuite "Hasta Mañana" retournait à l'eau au moyen d'une grue de levage. Pas d'argent, pas de remise à l'eau! Si vous ne payez pas, le bateau reste en cale sèche, c'est très simple dans le monde du nautisme. Avant de remettre les voiles, nous devons faire le plein de combustible, faire les courses et dire au revoir à de nombreux amis.

Nous sommes de retour au Rallye Tonga. Nous passons des journées magnifiques à naviguer sous un vent de 20 à 30 nœuds. Nous parcourons environ 160 milles par jour, mais attention, la voile n'est pas toujours du gâteau! De temps en temps, il y a des accidents tragiques. En novembre dernier, à l'endroit où nous sommes maintenant, le yacht américain "Melinda Lee" a été heurté, la nuit, par un cargo coréen de 24.000 tonnes, le "Pan Grace". Il coulait dans la nuit. La famille Sleavin était à bord. Leur fils de sept ans n'a eu aucune chance de survie et a coulé avec le bateau. Le reste de la famille a été éjecté en mer. Michael, le père, a essayé désespérément de sauver sa petite fille Anna, en prise avec une mer en furie. Ni l'un ni l'autre ont survécu. La mère, Judith, a été la seule survivante. Elle a réussi à se hisser dans le canot de sauvetage et a été retrouvée le long de la côte de Nouvelle Zélande. Elle a été conduite à l'hôpital avec une blessure dans le dos. Nous nous demandons si les veilles sont bien effectuées sur ces cargos! L'équipage de ces navires n'est-il pas du tout capable de nous voir? Les yachts ont-ils correctement suivi le protocole? "Melinda Lee" avait un radar à bord, je me demande s'il était branché malgré le manque de visibilité. Ou peut être ne fonctionnait-il pas correctement?

Notre tactique pour le rallye est d'avancer en direction de Raoul (Îles Kermadec), de rendre la navigation le plus simple possible à l'aide des alizés du sudest. Nous avons calculé juste. Hormis quelques jours durant lesquels nous n'avons pas dépassé les 10 à 15 nœuds, nous progressons rapidement. Le 8 mai, à deux heures du matin, nous apercevons une lumière. Au lever du jour, nous découvrons qu'il s'agit du yacht américain "Runaway", de Boston, avec Claire et Dave à son bord. Nous prenons des photos et nous continuons notre route. Le soir du 11 mai, après à peine 11 jours et 8 heures, nous arrivons dans la lagune de l'îles

Atata. Joan et Brian nous souhaitent la bienvenue par radio, nous sommes arrivés quatrièmes.

Malgré tout, nous sommes arrivés samedi avec trente minutes de retard. Les agents des douanes et de l'Immigration sont déjà partis, ce qui signifie que nous ne pouvons pas débarquer avant lundi matin. Mais ça n'en réduit pas pour autant notre joie. Au contraire. Debbie, Chris et moi fêtons très bruyamment notre arrivée et notre voyage sans incidents. Deux néo-zélandais se joignent à nous et la musique Techno bat son plein. Nous passons une grande partie de la nuit à danser comme des fous autour du pont. Le lendemain matin, je me sens un peu coupable auprès de mes voisins. Étrangement, personne ne semble fâché et les gens nous souhaitent le bonjour comme si rien ne s'était passé. Nous sommes même invités à prendre le petit déjeuner sur le "Fugitif". Ici, une fois encore, les marins américains et néo-zélandais ont la gentillesse habituelle des navigateurs. Le seul commentaire que nous écoutons est: "Eh, vous avez passé une bonne nuit?" Pas de reproches ou de commentaires désagréables.

Lentement mais sûrement, les 33 bateaux de la "Cruising Association" ont jeté l'ancre dans la baie. Le 16 mai, "Wandering Willy" est accueilli avec le prix du dernier arrivé. Il s'en suit une journée sportive. Debbie et moi gagnons le concours de boules "Noix de coco". D'autres activités ont lieu, comme le golf (9 trous), le lancement d'anneaux, le tennis sur un court horrible de gazon et enfin, la course des canots gonflables. Nous faisons de drôles et d'innombrables rencontres avec d'autres marins. Beaucoup d'entre eux veulent naviguer dans le Pacifique pendant quatre mois et retourner en Nouvelle Zélande au mois d'octobre. La cérémonie de la remise des prix se fait sous forme d'un bal masqué dont le thème est "Pirates et Naufragés". Tout le monde est déguisé et l'ambiance est excellente. Je suis en train de flirter avec Taryn. Elle est australienne et j'aimerais naviguer avec elle jusqu'à Apia – Western Samoa. Cependant, le destin interrompt notre étreinte: "Où est le skipper du Hasta Mañana?", hurle un homme jeune. "Il dérive, poussé par les vents forts et frôle le bateau "Ten Gauge" après chaque vague". Je décuite immédiatement. Je saute rapidement dans le dinghy et mets le moteur à plein tube. À bord du bateau, je démarre le moteur et jette l'ancre de nouveau. Dégâts sur mon bateau, le feu de navigation manque à tribord, deux chandeliers sont brisés et la partie avant de la coque est rayée. Par chance, "Ten Gauge" est aussi en acier. Les dommages sont moindres. L'affaire est résolue avec un billet de 100 dollars néo-zélandais et une bouteille de rhum. Toutefois, je dois rester à bord et surveiller l'ancrage toute la nuit, abandonnant ainsi Taryn et la fête. Mais quelques jours plus tard, après que nous soyons partis à Nuku'alofa, Taryn me rend visite à bord. Une fois de plus, les avantages d'avoir un bateau en acier sont évidents. En échange de deux paquets de cigarettes, un jeune de Tonga soude les chandeliers à leur place. C'est ainsi que termine le "Island Cruising Association". Leur programme continue avec des escales à Savusavu (Fidji), Espiritu Santu (Vanuatu) et Nouméa (Nouvelle Calédonie), avant que la plupart de bateaux retourne en Nouvelle Zélande.

Chapitre 10 Samoa – ou Piégé au Paradis

Nous sommes poussés vers le Nord, en direction de “Hapai-Group”. Nous allons d’île en île et visitons tout d’abord Nomuku Iki, où nous nageons et faisons de la plongée dans ses eaux claires. Le jour suivant, nous mettons les voiles et navigons et passons par Haafeva pour nous rendre jusqu’à l’île inhabitée de Uoleva où nous pensons rester quelques jours. “Runaway”, “Wandering Willy” et “Sousa” ont choisi la même direction. Chris et Dale, du “Wandering Willy” ont pêché deux barracudas magnifiques et nous sommes invités à une fête au bord de la plage. Le poisson est enveloppé dans des feuilles de papier aluminium avec du fruit à pain. Le tout est déposé sur un grill improvisé et le résultat est délicieux. Chris et moi sommes en train de devenir des amis. C’est un pilote et il est propriétaire de toute une flotte de huit Cessna, à Queenstown, en Nouvelle Zélande. Il explique pourquoi il veut vendre sa compagnie lorsqu’il atteindra l’âge de cinquante ans et naviguer pendant une longue période: “Je ne veux pas être l’homme le plus riche du cimetière!”. Nous passons quelques jours sans soucis mais l’heure de nous dire au revoir arrive. Quelquefois, je me demande si je reverrai mon nouvel ami.

Nous navigons de nuit, sans incidents, jusqu’aux îles de Vava’u. Tout se passe bien avec Taryn, notre nouveau membre d’équipage. Elle est très enthousiaste cependant elle ne semble pas s’entendre trop bien avec Debbie qui voyage avec Chris et moi depuis pas mal de temps déjà. Mais il n’y a pas de quoi paniquer; elles auront sûrement le temps de s’arranger avant que nous atteignions Apia. Nous jettons l’ancre dans une baie, à l’île de Vaka’eitu (N° 16 dans le guide des Mouillages). Le soir, nous avons l’intention d’explorer l’île. Nous sommes heureux d’y trouver un complexe touristique pour les randonneurs, construit en style traditionnel, avec une petite boulangerie/café, un restaurant et un bar. Hans, un autrichien, et sa femme Mele, s’en occupent, à Tonga. Le restaurant s’appelle Po Pao, ce qui signifie canoë, uniquement accessible par l’eau. Pour s’y rendre de Neiafu, cela prend environ une heure. Nous y passons une excellente soirée et apprécions les poissons préparés à la poêle. La première chose que l’on remarque à Neiafu est l’incroyable lenteur de ses habitants. Ils se traînent littéralement. L’effet est surprenant. Sans s’en apercevoir, on s’ajuste au rythme. S’approvisionner dépend des bateaux qui viennent jusqu’ici. Il nous est difficile de trouver du riz en petites quantités. Il n’est vendu qu’en sacs de 50 kgs. Il n’y a qu’une ligne de téléphone et elle ne fonctionne que quand elle a le temps. L’opérateur, essaie de nombreuses fois, mais en vain, d’envoyer une télécopie en Suisse. Il promet d’essayer le lendemain. Pourtant croyez-le, ma patience est récompensée, la télécopie arrivera à bonne destination.

Le 4 juin 1996, nous hissons les voiles à destination de Apia. Ce sera un voyage très court en raison des alizés venant continuellement de l’est et nous arriverons à bon port un jour plus tôt que prévu, en rasant du passage d’un fuseau horaire. Le temps ne change pas. Il semble être le même qu’à Tonga, sauf que nous avons reculé d’un jour. Au cours du deuxième jour en mer, je m’aperçois que

l'alternateur du moteur ne recharge pas la batterie. Pas de problème, je peux la recharger avec mon petit moteur "Genset" de 2 KW diesel. Je le mets en marche et le générateur kicks on, mais il ne produit pas de 220 volts. Je vérifie les fusibles et ils sont en bon état. Ça doit être quelque chose de sérieux. Par chance, pour l'instant nous avons assez de voltage. Comme marin prudent, j'ai quatre systèmes différents pour recharger les batteries:

- L'alternateur du moteur principal
- Un générateur à diésel "Zeise" indépendant. Il fabrique du 220 volts to the loading device (comme le courant à terre)
- Un générateur éolien. Il y a deux ans qu'il est cassé. Il tourne très lentement et semble avoir un problème électrique
- Un panneau solaire qui fournit du 3 à 4 ampères lorsque le soleil brille. Celui-ci fonctionne encore

Je dois faire face à la réalité. Trois des quatre systèmes ne fonctionnent pas. C'est tout simplement inouï. Maintenant le plus important est de maintenir le système de navigation. Ce qui veut dire que le GPS aura besoin de plus de courant. Je prépare une connexion que je peux accrocher à la batterie du démarreur, en cas de besoin. En plus, je prends d'autres mesures pour économiser du courant. La lumière à trois couleurs qui se trouve en haut du mât est seulement allumée quand il y a un bateau en vue. Nous devons nous débrouiller sans réfrigérateur et sans musique. Nous devons aussi éteindre tous les appareils qui ne sont pas indispensables, tels que wind, speed, log et echo. Inutile de s'occuper du pilote automatique qui nous a lâché il y a trois semaines. Le rudder angle indicator ne fonctionne pas non plus à cause de la rouille. Selon nos calculs, nous devrions arriver à notre destination dans 24 heures. Nous y arriverons en pleine nuit. Ce n'est pas grave car je connais la région. Je suis déjà allé à Apia en septembre dernier.

Chris a de la chance. Il pêche un Mahi Mahi de bonne taille et nous décidons unanimement de la vider, quoique ce soit plus facile à dire qu'à faire. Le poisson prend une bonne bouffée d'air avant d'être abattu au moyen du manche du treuil. Le poisson est suffisant pour deux repas. Il sera grillé au four et le reste servira pour une bonne soupe. L'humeur à bord est terrible. Chris me dit: "Otto, garde ton calme!" Très vite, avant que nous atteignions le passage entre American Samoa et estern Samoa, nous sommes pris dans un orage terrible. Nous sommes effrayés par les éclairs au milieu de la nuit. Et si nous étions heurtés par un autre bateau?

Finalement, les vents se calment mais le ciel commence à déverser d'énormes trombes d'eau. Nous en profitons pour prendre une bonne douche en espérant que la pluie ne s'arrête pas avant que nos cheveux pleins de shampoing soient complètement rincés. En raison des difficultés auxquelles nous faisons face, nous organisons des veilles de deux heures. D'abord Taryn et moi, ensuite Chris et Debbie.

Chapitre 11 **Un bout de chemin seul** **Apia—Wallis—Port Vila**

Actuellement, Je me trouve à mi-route entre Apia et Wallis, à 260 milles. J'écris sur mon portable, le balancement de mon bateau ne me gêne pas. Il fait une belle journée. Les alizés sont légers, autour de 15 nœuds. À peine quelques nuages sont visibles dans le ciel clair. C'est le 11 juillet 1996 et je suis seul à bord. Pour la première fois, je navigue sur un long parcours sans un seul membre d'équipage. Avant de passer Wallis et d'arriver à Port Vila, j'ai encore 1250 milles devant moi. Je me suis bien amusé avec mon dernier équipage, mais très souvent je me suis senti comme un invité; Debbie et Chris en savaient très peu sur la cuisine — même quand elles faisaient des spaghettis, elles ouvraient une boîte.

Avant mon départ de Apia, je sentais un peu mon estomac battre des ailes. Je n'ai pas dit à ma mère, âgée de 84 ans, que j'allais naviguer seul, elle s'inquiéterait trop. Au moins, j'étais capable de prendre soin de tous les problèmes techniques sur mon bateau. Le condenseur est arrivé d'Allemagne juste avant mon départ, ce qui fait que mon petit générateur diesel fonctionne. L'indicateur d'angle du gouvernail a été remplacé et maintenant le pilote automatique fonctionne. La chose seule que je ne pourrai pas utiliser est l'éolienne, je l'ai envoyée aux USA pour le faire réparer.

Naviguer seul, est-ce vraiment amusant? Bien, je me sens bien quand je suis seul, cependant je ne peux pas veiller 24 heures sur 24. Cela veut dire que je ne suis pas toujours sur le qui-vive et les veilles ne sont pas faites tout le temps. Dès que je suis fatigué, habituellement après avoir écouté les nouvelles du soir de Radio-Suisse Internationale, je me couche car j'ai sommeil. Je m'assure toutefois que mon radar est branché. J'ai réglé la zone de garde sur un rayon de 8-miles autour de moi. Mon radar s'allume toutes les vingt minutes et vérifie si quelque chose bouge sur l'écran d'alerte: cela peut être un bateau, la terre ou des nuages annonçant une tempête. Je dors tout près et je me réveille dès qu'il y a une petite alarme et vérifie dehors ce qui se passe. À vrai dire, cette méthode n'est pas la meilleure méthode de naviguer, mais il en est ainsi. Je veux faire des progrès, même sans équipage. En réalité, le radar peut être fiable si vous avez un membre d'équipage qui s'endort ou si vous ne voyez rien à cause de la mauvaise visibilité. En plus, je suis en dehors de l'itinéraire des navires dans cette région. Bien sûr, quand je navigue seul et sur de longues distances, je ne suis pas couvert par les Assurances "Murette" en cas d'accident. C'est considéré comme trop risqué. Sinon, être seul ne me gêne pas. Je trouve que je suis en paix avec moi-même et je prends tout d'une façon un peu fataliste. Je suis le seul à être responsable de moi-même. En tout cas, dans les ports, je préfère être seul; ainsi, je peux faire ce que je veux. Au long de mon voyage j'ai rencontré des solitaires qui n'embauchent pas d'équipage, par principe. Pour ma part, je suis plus flexible et ouvert à toute occasion.

Mais Je suis heureux qu'avec mon bateau, il soit facile de naviguer seul, surtout avec l'aide de mon pilote automatique "Tecnautic", que j'utilise avec le moteur ou mon régulateur d'allure. Il y a quelques mesures de sécurité que je dois prendre. Dans les vents forts, je porte un harnais de sécurité qui est attaché dans le poste de pilotage. Si je dois le laisser, je m'accroche à la ligne de vie qui court de l'avant à l'arrière. Je ne dois quitter le poste de pilotage que pour affaler le génois. Il est exclu qu'un homme passe par-dessus bord et tombe à la mer. Même lorsqu'il y a un autre membre d'équipage à bord. Par exemple la nuit, quand le génois est affalé et que les vents soufflent Beaufort force sept ou huit, il est presque impossible de retrouver une personne qui est tombée à la mer et d'organiser son sauvetage. Les chances sont bien meilleures si, après avoir lancé la bouée de sauvetage, la touche "MOB" (homme par-dessus bord) du GPS est immédiatement activée. Cela bloquera la position sur laquelle l'homme est tombé par dessus-bord. Il est aussi important que la personne de veille porte une lampe clignotante sur le bras. Celle-ci doit être activée s'il tombe à la mer. Mais l'essentiel est d'éviter que ce genre d'incidents se produise.

Par mesure de sécurité supplémentaire, j'ai établi un plan "radio" avec mon ami "Pirat" qui navigue aussi dans le Pacifique Sud à bord de son bateau "Rory Mhor". Deux fois par semaine, nous nous appelons sur radio SSB. Ainsi, il connaît ma dernière position.

Après un mois entier à Apia, j'étais heureux de repartir. Surtout à Western Samoa où il est facile d'être accepté dans une famille. Il me convient mieux de lever l'ancre et de continuer à bouger avant que l'idée de rester sur place ne me prenne. Au "Cristal", à Apia, j'ai commencé à connaître une mère et ses deux filles. J'ai invité la plus jeune, celle qui avait dix-neuf ans, à danser. Après quelques pas, elle m'a chuchoté dans l'oreille et demandé si j'allais l'emmener en Suisse. J'ai expliqué à la jeune dame que je vis sur un voilier et que Je suis sur en route pour l'Australie. Ceci l'a laissée perplexe. Apparemment la mère m'a approuvé, et après qu'elle ait découvert que je ne me suis pas marié, elle a vu en moi le parfait gendre et m'a offert sa fille. À minuit, la musique s'est arrêtée. "Votre fille peut-elle m'accompagner jusqu'au bateau?" J'ai demandé poliment à ma "belle-mère." "Non" dit-elle avec fermeté, "elle est encore trop jeune. Mais vous pouvez emmener l'autre. S'il en était ainsi, elle n'avait pas à me le dire deux fois. La deuxième fille qui avait 26 ans est venue sur mon bateau. Elle m'a invité à venir à l'église le dimanche suivant et à déjeuner après. Dans ces grandes familles je me sentais vraiment à l'aise. Finalement, j'ai dû affronter, mon hôte et lui expliquer que j'étais sur le départ. La mère était cool, elle m'a embrassé et a dit, "Revenez bientôt et apportez beaucoup de cadeaux!"

À la fin de l'année 1993, Gregor Zurfluh a promis de me trouver le bon bateau. Vers la mi-janvier, le propriétaire du chantier naval de Brunnen m'a appelé et m'a dit, "j'ai un bateau pour vous, il a quatre ans, est en acier et a 40 pieds (12.2

m) de long.” Il se trouvait à Oslo. Les jours suivants, j’étais en congé et je volais jusqu’en Norvège. À l’aéroport d’Oslo je devais porter un exemplaire du magazine “Yacht” magazine sous le bras pour me faire reconnaître, comme dans un film d’espionnage. Ça a marché. Soudainement, Peter Sattrup était devant moi. Il était le propriétaire de la partie du bateau qui était à vendre. Je pouvais à peine attendre. C’était un jour d’hiver, clair avec une température de moins 10° C. Tout était recouvert d’une grosse couche de neige. Après à peine dix minutes de route, nous avons atteint “le Motorverksted de Peter” et le petit port de Blommenholmhavn. Nous avons traversé le ponton enneigé et nous sommes rapprochés du “Mañana.” Il se trouvait dans l’eau, paisiblement, la bâche alourdie par la neige, un peu repliée à l’arrière. Pour éviter que de la glace se forme autour des bateaux, les Norvégiens soufflent de l’air comprimé dans l’eau. Depuis n’importe quel bateau, il est possible de faire une petite promenade dans le port en marchant sur l’épaisse couche de glace. Aussitôt que j’ai descendu l’escalier des cabines, je suis arrivé à la hauteur de la cabine et en voyant l’intérieur soigneusement fini, j’ai compris que c’était mon bateau. Peter et moi avons immédiatement signé. Il était triste que son rêve de navigation autour du monde avec ses amis ne devienne pas réalité. Je le comprenais bien. J’ai pris quelques photos et Peter m’a ramené à l’aéroport.

En février, juste quand les Jeux Olympiques d’Hiver avaient lieu à Lillehammer, Gregor et moi sommes retournés à Oslo par avion. J’avais de l’argent pour l’acompte dans la poche de ma veste. Gregor inspectait tout avec un oeil critique. Il regardait dans chaque recoin et vérifiait chaque niche. Son verdict: “j’approuve l’achat de ce bateau, particulièrement parce que j’ai pu négocier le prix jusqu’à SFR130, 000.” Le bateau est un Engholm 40S avec une ligne élégante dessinée par Knud Olson. Il est en acier et a été construit par Lars Pedersen (un copropriétaire) en 1990, dans son chantier naval au Danemark. Avec trois amis, dont Peter Sattrup, il avait l’intention de faire un voyage autour du monde. Cependant, la crise économique au Danemark au commencement des années quatre-vingt-dix et la mort soudaine d’un copropriétaire les a forcés à vendre. Je me suis senti désolé mais j’étais quand même bien heureux d’avoir trouvé un bateau convenable pour un prix raisonnable.

Sans l’aide de Gregor, je n’aurais jamais été capable d’acheter le bon bateau, particulièrement parce que j’avais peu de connaissances sur les mille milles nautiques en navigation océanique exigées pour obtenir le Certificat de skipper. Le peu que je savais sur les voiliers m’était précieux. J’ai acquis ma licence ainsi qu’un certificat d’opérateur de radio à l’Institut de Navigation Océanique de Meilen. Ils offrent un cours de vacances très agréable, le test final est fait à Klosters. En 1987, j’ai navigué les 750 milles nécessaires avec six autres membres d’équipage sur le Cygne 57 “Johanna” de Gibraltar. Nous projetions de naviguer aux îles Canaries, mais après quatre jours à mer, nous avons été attrapés dans une tempête avec des vents de 50 noeuds (Bf 10). Walti, le capitaine décidait de rentrer et après quelques jours, et quelques marins avec le mal de mer, nous rejoignons le port de Cadix en

Espagne, d'une seule traite. J'ai navigué les milles restantes pour atteindre les mille sur l'"Eolienne" en route pour Port Camargue, avec cinq autres marins. En premier lieu, nous avons suivi le long de la Côte Française à Hyères et alors nous avons mis le cap vers notre dernière destination, le port d'Ajaccio, en Corse. Après l'épreuve du canot à moteur sur l'Untersee, j'ai reçu mon YMC pour la navigation océanique, connu maintenant comme le Permis B, le 1^{er} janvier 1990. À ce moment-là, je n'étais pas particulièrement attiré par l'océan et je n'y pensais pas. Je trouvais bien plus intéressant les régates sur Start, ici ou à l'étranger.

Le soir du 18 mars 1994, nous sommes partis sur un MD-11, mon dernier vol pour Hong-Kong. La première partie du vol était effectuée par le capitaine et ami de longue date, Robes Allgaier. Il avait demandé Anna Sundberg, du Danemark comme co-pilote. Je me suis chargé de la deuxième partie du vol, presque douze heures avec mon co-pilote Martin Fischer de Wilchingen. Le temps était splendide et mon cœur battait très vite. Je pilotais l'avion dans ce lieu où l'approche est spectaculaire, au moment du dernier palier, près des toits de Kowloo, pour atterrir sur la piste de l'aéroport "Kai Tak. Après une bonne photo, les quatre jours suivants ont été inoubliables. Notre Chef de Cabine, Guido Lengwiler me faisait des surprises, l'une après l'autre avec l'aide de Christophe Sali. Ils sont tous les deux, comme moi, de Chope am Rhein. De retour à Kloten, un autre grand moment m'attendait. Martin Fischer avait organisé une réception dans une cabane, dans la forêt Warpel, à côté, à Embrach. J'ai invité tous les membres de l'équipage et les pilotes qui voulaient me dire "au revoir" à une collation bavaroise. Avec plus de 12,000 heures du vol dans le dos, j'ai laissé Swissair à moitié souriant et à moitié en pleurs. Pendant mon temps de pilote, beaucoup de choses se sont passées. J'ai vécu le changement des avions à hélices à celui des jets, le nombre des membres d'équipage du poste de pilotage passer de quatre à deux et l'entrée des femmes dans ma profession. J'ai fait plusieurs rotations sur MD-, avec la première femme pilote de la Swissair, Gaby Musy-Lüthi—qui est maintenant capitaine de A320. J'étais reconnaissant pour toutes ces années durant lesquelles nous avons pu résoudre les problèmes qui surviennent quelquefois pendant un vol.

Deux fois, tous deux sur un DC-9, nous avons dû couper un des deux moteurs du jet, mais néanmoins nous avons amené nos passagers à bon port. Sur un autre DC-9, au début d'un vol du soir à Paris, la jante d'un pneu sur le train d'atterrissage principal s'est détaché. Les ailerons aussi étaient défectueux. Nous avons dû interrompre ce vol, nous avons toutefois réussi à débarquer dans Kloten sans problèmes supplémentaires.

Un incident désagréable s'est passé sur un vol avec un Airbus A-310, de Genève à Dakar via Malaga, en Espagne. Soudainement la cabine perdait de la pression — une douleur perçante nous prenait dans les tympans, et bien sûr, ceux de tous les passagers. L'alarme s'est déclenchée et l'image sur l'écran expliquait clairement: Mettez vos masques à oxygène et nous allons commencer une descente

d'urgence! Mon co-pilote était aux commandes et a initié les procédures nécessaires pour une descente d'urgence. Je me chargeais de la "check-list" et je trouvais la raison du problème. Le régulateur de pression était hors de contrôle. J'ai changé pour l'autre régulateur pour voir ce qui se passerait, et voilà, la pression est revenue dans l'avion. Nous avons pu continuer ce vol à sa destination, Dakar, mais nous avons dû voler à une altitude inférieure à d'habitude. Nous avons assez de combustible à bord et nous avons atteint la capitale du Sénégal sans plus de problèmes. Tout le monde à bord était bouleversé, et la cabine où chaque siège était occupé, avait triste aspect. Les membres d'équipage du vol étaient tout juste capables de remettre tant bien que mal, les masques à oxygène usagés dans leur compartiment. Après l'escale, nous avons même poursuivi le vol jusqu'à Monrovia où nous avons finalement eu le droit à une bonne bière bien méritée. Le jour suivant, nous avons parcouru toute la route vers Zurich, via Dakar à une altitude inférieure, parce que le système d'oxygène du passager n'était plus utilisable.

J'aimais mon métier où tout pouvait varier. Souvent, tout allait bien et puis tout à coup le temps changeait et tout prenait une allure de défi. C'était aussi toujours un défi de faire des vols et des routes qui ne se faisaient qu'une fois tous les six mois, et des cours de simulation en cas d'urgence – ou comme je l'ai raconté, d'être impliqué dans de véritables accidents.

Et maintenant, j'étais prêt pour de nouvelles aventures. Rapidement, fin avril 1994, je recevais le premier paiement de l'argent de ma pension. C'est comme ça que j'ai pu payer mon bateau. Tout ce que nous devons faire était de le faire sortir d'Oslo dès que la glace commencera à fondre. Je réalisais combien j'étais heureux grâce au traitement généreux que la Swissair donne à ses anciens pilotes.

Exactement 48 heures après avoir quitté Apia, je naviguais sur mon "Hasta Mañana" à travers la Passe Honikulu, dans le lagon de Wallis. J'ai de la chance, la mer est calme. Lors de changements de marée, il y a des courants qui vont jusqu'à six nœuds. L'ancre est jetée à deux heures trente, à la digue en face de Mata Utu, la ville principale de l'île d'Uvea. Trois autres yachts sont aussi amarrés derrière le récif. C'est amusant, j'ai encore perdu une journée quoique je n'aie pas encore traversé la ligne des 180° de longitude. Nous sommes samedi 13 juillet. La raison, c'est que les gens de Wallis ont voulu adopter la même date qu'en Nouvelle-Calédonie. L'île est Française et j'arrive à point pour les commémorations du 14 juillet, date de la prise de la Bastille. La France a pris possession de l'île en 1886, et en 1959 elle lui a donné le statut de territoire d'outre-mer. Il y a exactement un an de cela, j'ai commémoré le même événement à Papeete. On entend la musique depuis le rivage. Je ne peux attendre pour mettre mon dinghy à l'eau et de ramer jusqu'à terre. Là, les 9000 habitants de l'île sont déjà rassemblés pour passer une soirée dansante. Les festivités sont les mêmes qu'à Tahiti, mais à plus petite échelle. Les personnes sont pleines d'entrain.

Dimanche, je me lève tôt. L'office religieux, dans une église Catholique à l'aspect un peu sombre, creusée dans la lave, commence impitoyablement à six heures. Tout le monde est bien habillé. Beaucoup de femmes portent le chapeau et une robe blanche. À huit heures, après les discours, c'est la parade militaire des soldats Français. Sans musique, les soldats entonnent des chansons locales. Ils sont de Wallis et ont été formés par des officiers Français, à Nouméa. Face à la digue, huit canoës dirigés par une ou deux pagaies se préparent pour une régate.

Beaucoup de voitures aux lignes françaises du jour et d'innombrables vespas circulent sur l'île. Les habitants du coin semblent vivre bien. Les impôts sont bas, les soins dentaires et les examens de santé, tout comme l'éducation, sont gratuits. Il semble que la France dépense beaucoup ici.

Dans le restaurant "Chef Loco" je rencontre Sosefo, un professeur local. Spontanément, il me montre son île qui a approximativement dix-huit kilomètres de long sur huit kilomètres de large et dont la végétation est très luxuriante. Sosefo possède des cochons, et comme il est coutume, une petite plantation avec des taros, des bananiers et des palmiers. Il est heureux de voir que je m'intéresse à ses cochons, et m'invite à un dîner cuit dans un four en terre. La réception s'avère être très agréable. La nourriture est mise dans le four en terre, à l'extérieur, après avoir été déposée sur des feuilles de bananiers. Malheureusement, un cochon de lait a dû être sacrifié. Le cochon, maintenant prêt, est installé à côté d'un poisson cuit de la même façon et d'autres gourmandises. Les nombreux invités sont assis sur des nattes et mangent avec leurs doigts dans des assiettes végétales. Tout le monde mange copieusement. Un des invités, Jean-Pierre, professeur, fait passer une pipe à eau et tout le monde, accompagnés d'une guitare, entonne des chants locaux. Les femmes et les enfants sont assis un peu à l'écart mais ils semblent bien s'amuser. L'ambiance est comme dans un beau rêve. Être assis ici, manger, boire et chanter sous les palmiers de ce paradis tropical, savourer l'incroyable hospitalité et la chaleur des gens, n'est ce pas la meilleure des sensations? Ce sont des moments de bonheur intense.

Je mets les voiles le lendemain de cette soirée inoubliable. Je dis au revoir à Lolohea qui a pris soin de mes bouteilles de propane et m'a fourni de l'eau potable. Ses filles, Viviane, Marie-Louise et Susanne qui dirigent le restaurant, me souhaitent un bon voyage: "Tu n'as pas peur, tout seul?" me demandent-elles, inquiètes. Après mon départ, j'ai été longtemps triste.

Ma nouvelle destination est Port Vila, sur l'île d'Efate dans l'archipel de Vanuatu. L'île est située à environ mille milles. La première nuit, le cargo "Moana III" devrait passer auprès de moi. J'ai parlé à son capitaine avant de partir. Je suis curieux de voir si le radar va me réveiller. À 11.00 h., il enregistre l'écho et l'alarme s'arrête. J'établis un contact radio pendant quelques instants. Le "Mooana III" est en route vers Futuna, l'île soeur de Wallis.

Tous les jours sont pareils. Le soir, au-dessus de moi, le ciel ressemble à une voûte remplie d'étoiles. Je me sens en pleine forme. Le génois est tangonné, et les alizés imposent le cours du voyage. Nous naviguons au sud de Futuna et au nord des Îles Fidji. En écoutant les nouvelles j'apprends qu'un jumbo-jet de la TWA a eu un accident peu après son décollage de New York. C'est terrible! Vous vous asseyez là, attendez votre première boisson et hop! — vous tombez du ciel et êtes mort.

Aussitôt que je suis à mi-chemin, le vent commence à être capricieux. Il vient maintenant du nord et puis il souffle de moins en moins. Je dérive pendant environ six heures sans utiliser le moteur, vu que je ne suis pas pressé. Soudain le temps devient puissant et il commence à pleuvoir beaucoup. Comme d'habitude j'en profite pour prendre une bonne douche d'eau fraîche. Alors, un vent de 25 nœuds monte du sud. J'avance à six ou sept nœuds à la tombée de la nuit — mon bateau sillonne une mer agitée et roule terriblement. Il faut croire en Dieu pour se coucher et dormir dans de telles conditions météorologiques. Dans les tropiques, les nuits sont vraiment longues. Il commence à faire nuit aux alentours de 6.00 heures. Le 23 juillet, j'aperçois un cargo de couleur verte. Est-ce qu'il a aussi noté ma présence? À 10.30 heures, je mets mon radar pour la nuit. Merde! il ne fonctionne pas! J'ai eu la même panne, à Papeete, il y a un an, et j'ai pu réparer. Et c'est ainsi qu'on perd toute une nuit! Je m'autorise à de rares petits roupillons courts interrompus par la sonnerie du réveil, et j'observe attentivement autour du bateau, dans une nuit sans lune. À chaque jour passé en mer, mon admiration augmente pour les navigateurs en solitaire qui voyagent en petits voiliers et accomplissent de véritables exploits.

Le 26 juillet 1996 l'île d'Efate apparaît au lever du jour. C'est mon huitième jour en mer. Je navigue aux alentours de Pango Point dans la Baie Mele. À dix heures je jette l'ancre à Port Vila, près de la bouée de quarantaine. Je hisse le drapeau jaune pour signaler que je souhaite effectuer les démarches douanières. Il me faut de la patience et j'en profite pour dormir un peu.

Finalement, la douane et ses officiers de mise en quarantaine montent à bord. Les règles sont strictes. En plus des oeufs, ils me confisquent aussi les noix de coco, les oignons, l'ail et les pommes de terre. Heureusement, je m'y attendais et par précaution, j'ai caché quelques vivres.

Chapitre 12

Une Leçon de Culture Mélanésienne

Port Vila—Espiritu Santo—Malakula—Ambrym—Tanna

Le désir d'apprendre quelque chose au sujet de la culture fascinante de la Mélanésie attire beaucoup de marins dans ce pays. Les Nouvelles Hébrides consistent en trois grandes îles et approximativement soixante-dix petits îlots. J'arrive juste à temps pour célébrer le jour de l'Indépendance, le 30 juillet. Cet événement est célébré pendant plusieurs heures et l'armée a un rôle très proéminent. Vanuatu est indépendante depuis 1980, et n'a eu aucun problème pour faire faire un bond jusqu'à l'époque actuelle. Port Vila est devenu un centre financier et un paradis fiscal. De plus, le tourisme contribue sérieusement à l'économie locale. Quatre-vingt-dix-huit pour cent des habitants sont nés à Vanuatu et on les appelle des ni-Vanuatu. Ils parlent une sorte de jargon anglais appelé le bislama. C'est la seule façon de communiquer pour ces insulaires qui parlent environ cent dialectes différents. Mais un nombre surprenant d'eux parle aussi l'anglais ou le français. Le bislama n'a seulement que 2500 mots et quelques expressions très drôles. Ici quelques exemples:

Gud naet : bonne nuit
Mi blong pig : porc
Plis : s'il vous plaît
Mi wantem toktok : je veux parler
Tank yu tumas : merci beaucoup
Namba wan gud ples : numéro un, bonne place
Kwota tu tu : deux heures moins le quart
Kwota pas wan : une heure et quart
Rubba blong fak fak : préservatif
Meresin blong blokem pikinini : pilule de contraception

Il est facile d'apprendre des expressions, d'autant plus que le ni-Vanuatu est incroyablement amical. Souvent, ils vous serrent la main et vous demandent "D'où êtes-vous et où allez-vous?" J'aime tout de suite Port Vila. Le Vanuatu Cruising Club fournit une bouée pour \$35 par semaine, et pour \$10 vous devenez membre à vie. Le ponton des canots est devant le restaurant "Waterfront". Il a été élu le meilleur bar de tout le Pacifique par la revue "Newsweek." Cependant, il y a un an et demi, le directeur a été licencié et l'énorme banyan, âgé de deux cents ans, qui formait ses branches au-dessus du toit et abritait beaucoup d'oiseaux, a été la victime d'une tronçonneuse. Beaucoup de ni-Vanuatu ont boycotté ce restaurant, après ce geste incompréhensible. Le Banyan est un arbre-parasite. Il pousse autour d'un autre arbre et finit par l'étrangler. Généralement, les Banyan sont sur les places où les gens se réunissent. Sous leur ombre, les cochons sont sacrifiés et les mariages sont célébrés. Bref, un arbre comme cela ne devrait jamais être abattu.

Néanmoins, des navigateurs du monde entier se rencontrent dans le bar. J'y fais la connaissance de beaucoup de gens intéressants, comme Matthew qui est venu d'Australie dans son hydravion, un Maule et qui projette d'offrir des promenades aériennes devant l'hôtel "Rossi." Je me demande s'il obtiendra l'autorisation de faire cela? Il a gagné de l'argent en travaillant comme pilote d'avion-pulvérisateur (utilisés pour l'agriculture) Je rencontre aussi le Dr Franz Schmöllerl qui vit sur son bateau "Grande Île" et semble plutôt installé ici. Il pilote des vols charter pour l'Aéroclub local, et comme hobby, risque sa vie en pilotant un planeur muni d'un moteur plus que fragile. Il est Autrichien et a commencé à naviguer avec son Jongert il y a quatorze ans, après avoir renoncé à son cabinet d'oto-rhinolaryngologiste. Coritta (aussi connu comme Cora) et Stan, propriétaires du "Ambler", gagnent leur vie comme musiciens de jazz. En ce moment, ils jouent au "Front de mer", accompagnés par Peter, un joueur de trompette allemand. Il est musicien professionnel et vie avec sa femme Fijian sur le "Jonathan." Un bateau nommé "Spitfire" s'accroche à la digue. Spitfire? Il doit y avoir un ancien pilote à bord. Et en effet, Keith Thiele, 75 ans, de Sydney, a volé pour les Alliés durant la 2^{ème} guerre mondiale. Il s'est fait tirer dessus lorsqu'il pilotait son Spitfire, en Allemagne et a été fait prisonnier de guerre.

Helen, d'Angleterre, aimerait explorer les îles de Vanuatu en voilier. Ou du moins, c'est ce que dit le message qu'elle a laissé sur le tableau d'affichage du restaurant "Waterfront". Ses projets coïncident avec le mien. C'est ainsi que nous partons ensemble. Peu avant notre départ en mer, Billy et Simon sautent à bord, ils ont eu des nouvelles de nos projets par Helen. Ils veulent aller faire de la plongée à Luganville sur l'Île de Espiritu Santo. C'est là où se trouve l'épave du "Président Coolidge", un navire de 200 mètres de long. Cette épave a autrefois été un paquebot de luxe de 22.000 tonnes. En 1942, il est passé au-dessus de deux mines et a coulé. Maintenant, il est connu comme le paradis du plongeur. Pendant ce voyage de 40 heures, on peut dire que j'ai un peu trop d'assistance médicale. Tout mon équipage vient de terminer deux ans de résidence à "Port Vila Central Hospital".

Russell, fermier et propriétaire du motel, nous a promenés autour de l'île. Il nous a emmenés à sa ferme où il y a 200 têtes de bétail, et dans deux villages où les habitants vivent isolés dans la brousse. Les hommes portent seulement un cache-sexe appelé namba, et les femmes portent des feuilles ou des jupes en paille. Ils semblent être très timides, et ne sont pas à leur aise, comme nous, pour dévisager les étrangers. Nous restons pendant une journée et Helen et moi, naviguons vers Malakula. Nous jetons l'ancre à l'abri, à l'Île Vao. Immédiatement, nous sommes entourés par d'innombrables pirogues. Helen prend doucement le rôle de l'hôtesse. Elle invite tout le monde au thé et aux biscuits. Les hommes sont bien noirs, avec les cheveux frisés, et ils prennent plaisir à être invités pour le thé. Le matin suivant, ils nous montrent fièrement leur village. En 1967, sur l'Île de Malakula, dans le village de Amok, le dernier humain, un Français, a été mangé. Heureusement, cette

coutume culinaire particulière n'existe plus, pourtant les gens vivent encore d'une manière très traditionnelle.

Le cochon est très vénéré et estimé plus important que la femme. Celles-ci sont considérées comme des marchandises que l'on peut échanger. Payer une dot est encore la coutume. Les jeunes filles sont aussi appelées "Toyotas", parce que leur valeur est celle d'une Toyota. Mais récemment, les aînés du village ont établi le prix de la mariée à un maximum de \$3000 ou son équivalent en cochons. Si la femme ne peut pas avoir d'enfants, elle peut être échangée. Cette tradition fait qu'il est difficile pour les femmes ni-Vanuatu d'obtenir une bonne éducation. Une fois mariées, elles sont souvent battues par leurs maris lorsqu'ils rentrent chez eux, trop ivres de kava. Il y a seize ans, après l'indépendance, le changement est devenu évident; les femmes luttent pour obtenir le droit de recevoir la même éducation que les hommes.

Notre prochaine destination est Ambrym, avec ses deux volcans, Benbow et Marum. Toute la journée nous naviguons contre des alizés sud-est. Helen s'avère être un marin astucieux et m'oblige à rester attentifs au soin à donner aux voiles. À travers la brume, nous pouvons distinguer le contour de l'Île de la Pentecôte à l'est. Là, pendant le festival de l'Igname, au printemps, de jeunes hommes et des garçons, des lianes attachées à leurs chevilles, se lancent des tours construites dans ce but. Ils appellent ceci "plonger à terre" Il semble ainsi que le saut à l'élastique n'est pas vraiment une nouvelle invention...

Le soir, nous jetons l'ancre dans Petite baie Craig, à côté de "Shipibo", avec des Suisses francophones; Frédérique, Vincent et leur fils Jocelain âgé de deux ans. Deux yachts suisses à Ambrym! Après seulement une nuit, nous retournons à Port Vila. Helen est attendue à l'hôpital. Nous devons faire ces 130 milles en luttant contre les alizés. À Devil's Point, peu avant Port Vila, la mer est très agitée avec des vagues croisées. Cela nous prend plus longtemps que prévu et nous n'atteignons pas la ville avant huit heures du soir.

Maintenant je deviens un touriste ordinaire. Avec une "paire de jumelles" appartenant à Air Vanuatu, je vole avec Helen en direction de l'île de Tanna, ce qui nous prend une heure. Elle aimerait rendre visite à un hôpital local; entre-temps, je rejoins un groupe de touristes. Deux guides locaux nous mènent à travers la brousse, à pied. Nous découvrons comment les ni-Vanuatu habitent dans leurs villages. Il n'y a pas d'électricité, pas de vidéo, et ils vivent comme ils ont toujours vécu, avec des traditions transmises de génération à génération. En août, c'est le festival de Nekowiar qui a lieu. Il dure de trois à cinq jours. C'est une époque remplie de grands événements différents. Les garçons sont circoncis avec un scalpel en bambou, les mariages célébrés, les cochons tués. Le tout, au milieu de quelques danses sauvages.

Pendant notre promenade, nous pouvons distinguer le volcan Yasur, fumant et grondant, haut de 361 mètres. Après quatre heures, nous atteignons sa base. Là, nous sommes pris par un autobus qui nous ramène à Resolution Bay. En 1774, James Cook a débarqué ici et a nommé la baie comme son bateau. Nous allons prendre un bain près du Yacht Club et essayons d'attirer l'attention des lamantins (dugongs) qui vivent dans le coin en donnant des petits coups dans l'eau. Je perds presque mon masque de plongée sous-marine lorsqu'un énorme dauphin de deux mètres de long nage vers moi. Un touriste, que l'animal trouve suspect, est brutalement poussé vers le rivage rocheux.

Vers le soir, nous grimpons jusqu'au bord du cratère du volcan actif, mais pas avant d'avoir payé un prix d'entrée de vingt dollars. Le sol tremble, un bruit d'orage remplit l'air—et alors il commence! Les éruptions se produisent par intervalles irréguliers. Fascinant, ce spectacle! Sur un côté, le volcan vomit de la lave bouillonnante; sur l'autre côté des blocs de lave volent en éclat près du bord du cratère d'une manière alarmante. Nous devons être prudents. Il y a deux ans, deux touristes japonais ont été tués par des éclats de lave. La fumée sulfureuse augmente. Comme la nuit tombe, le spectacle devient encore plus irrésistible. Profondément impressionné, nous commençons à partir.

John, qui travaille au bar du “Tanna Plage Resort”, m'invite à boire du kava dans son village. Les hommes s'assoient autour d'un feu. Trois garçons mâchent, assis sur quelques poivriers. La bouillie mâchée est enveloppée dans une serviette et est pressée dans de l'eau. Hygiénique? Pas vraiment. C'est pourquoi les garçons seulement en bonne santé peuvent mâcher ces racines. Ce liquide, le kava, est versé dans une coquille de noix de coco vide et est passé à chacun. Le kava ici est beaucoup plus fort qu'à Fiji. Après à peine une tasse, je me sens légèrement engourdi, mais totalement détendu.

De retour à dans Port Vila, il y a beaucoup d'action. Le Vanuatu Cruising Club attend 45 yachts qui participent à la course qui va de Musket Cove à Port Vila, ainsi que 15 bateaux de la régates Nouméa - Port Vila. Je vois beaucoup de yachts familiaux et rencontre beaucoup d'amis. La fête des vainqueurs sera le 13 septembre et promet être une réception animée. C'est un événement important pour Port Vila. Cette semaine, une des régates prend fin dimanche, à Mele Bay. Devant le Club, un concours de buveurs de bière a lieu, il y a même une équipe de femmes. J'ai une grande expérience en la matière. Elle date de l'époque où j'étais étudiant, lorsque j'étais membre de l'association des étudiants “Fortuna Schaffausen”. Par conséquent je me débrouille assez bien. Mais il n'y a rien à faire contre l'équipe de Nouvelle Zélande. Les femmes deviennent vraiment folles. Soudain, ils commencent à se jeter de la bière les uns sur les autres. Le président du club réprimande l'instigateur, Faye du “Spitfire”, pendant que les spectateurs braillent. En tout cas, le soir, ma tête se sent lourde, et je ne m'intéresserai plus à la bière pendant quelques temps. Port Vila est un endroit que je recommande à tout marin.

Au “Club Vanuatu”, où beaucoup de ni-Vanuatu dansent aux rythmes chauds de la bande “Vatoro”, l’ambiance est très animée, les nuits de vendredi et de samedi. Beaucoup de boissons sont consommées, ce qui se répercute sur l’atmosphère. Les femmes aussi boivent bière après bière. Les femmes locales sont bien noires; quelques-unes sont noires comme la nuit. Les hommes blancs sont très populaires. Les femmes aiment venir au bateau pour une nuit. En premier lieu, vous devez leur fournir de la nourriture — elles ont toujours faim, puis elles arrosent le tout avec une liqueur forte jusqu’à ce que la bouteille soit vide. Helen m’avait à peine dit au revoir, que je rencontrais Loritta, de Pango. Elle me demande de la faire danser. Quand elle apprend que je vis sur un voilier ancré près du restaurant “Waterfront”, elle va tout droit au but et me dit: “Ce soir je vais avec toi.” Je lui demande: “Pourquoi donc?” Elle me répond: “Seulement pour passer un bon moment!” Plus tard, quand nous dansons encore, elle me chuchote dans l’oreille: “Ce soir, je te promets une bonne baise.” J’avais de plus en plus envie. Plus tard, sur mon bateau, après quelques boissons au rhum avec du citron pressé et du sucre, il ne restait plus grand chose de sa promesse. Seulement le jour suivant, un dimanche, Loritta s’anime et tient sa promesse. Mais cela ne se passe pas avant la fin de l’après-midi, et nous avons quitté le port pour nager jusqu’à une bouée dans Mele Bay. Avant qu’elle reparte chez elle le lundi, elle me demande de l’argent pour l’autobus. Environ dix à vingt dollars. Avec ce montant elle peut probablement prendre l’autobus pendant deux semaines. Femme facile ou simplement curieuse? Je lutte pour m’arracher de cet endroit pour naviguer vers Nouméa. Par contre Franz, de “Grande Île”, qui voulait rester deux semaines, est encore ici après quatre années.

Chapitre 13

Destination Australie

Le Caillou—c'est comme cela que les autochtones font référence à Grand Terre, l'île principale de la Nouvelle-Calédonie. Il apparaît à l'aube du 25 septembre 1996. Ce "rocher", selon mon point de vue, est d'un marron rougeâtre et la seule végétation existante se trouve près du rivage où il y a palmiers, sapins et mangrove. Le "Hasta Mañana" s'approche du Canal Havannah. C'est encore à quarante milles de Nouméa. Donc je dois me presser si je veux y être avant la tombée de la nuit.

Le trajet de 320 milles de Port Vila jusqu'ici n'a pas vraiment été agréable. En premier lieu, les alizés soufflaient de l'est à approximativement 25 nœuds et la mer était agitée. Il y avait énormément de roulis. J'ai moi-même dû avaler deux Stugeron pour ne pas avoir le mal de mer. Ce médicament aide beaucoup, mais il vous donne sommeil. J'ai dormi comme un loir toute la nuit. Finalement, le battement des voiles m'a réveillé ; les alizés d'est avaient diminué. J'ai mis le moteur en marche. Le soir, un bruit de gargouillis a attiré mon regard vers l'écoutille. Le fond de cale était plein d'eau. Un tuyau s'était détaché et la pompe à eau vidait les 200 litres du réservoir de tribord dans le fond de cale. J'ai violé une vieille règle: chaque fois que le moteur tourne, j'éteins la pompe d'eau douce parce qu'on ne peut pas entendre si la pompe tourne tout le temps. Les dégâts sont vite réparés. J'ai dû rattacher le tuyau et serrer plus solidement. J'ai réussi à pomper la plupart de l'eau avec la pompe de la cale, mais j'ai dû essuyer le reste avec une éponge et un seau, ce qui n'étaient pas très amusant avec le roulis. Alors, les alizés sont encore montés du sud-est. J'ai réussi à tenir le bord sur le côté gauche de l'île de Lifou. Sur la dernière étape, au Canal de Havannah, le vent a tourné vers le sud. J'ai dû démarrer le moteur pour arriver au point le plus au sud de Grande Terre.

Maintenant, je traverse la ceinture de récif qui entoure l'île entière sur une circonférence de 800 kilomètres. À l'entrée de Nouméa, je n'ai pas d'autre choix que d'utiliser le moteur, car les vents soufflent de plus en plus de l'ouest, ce qui est plutôt exceptionnel ici. Une sensation curieuse monte en moi. C'est impressionnant, quelques jours de navigation et vous vous trouvez dans un nouveau pays. C'est ce qui est si fascinant dans la navigation sur des longues distances. Ici aussi la langue officielle est le français. Heureusement, je l'ai étudiée à l'école. Grande Terre a 400 kilomètres de long sur 50 kilomètres de large. La moitié des 180,000 habitants vivent à Nouméa. L'île est riche en ressources naturelles. Après le Canada et la Russie, c'est le troisième plus grand producteur de nickel. L'agriculture et l'industrie du bois utilisé pour la construction sont aussi très importantes. Le tourisme, comme en Suisse, souffre des prix exorbitants. Il n'y a pas de touristes d'Australie ou de Nouvelle Zélande, seulement des Français et des Japonais qui ont les moyens de venir ici en vacances.

Lorsque j'entre dans la Baie de la Moselle, Nouméa ressemble à une ville française de la Méditerranée. Sur le canal 67, j'appelle "Port de la Moselle" et je suis immédiatement guidé au quai des "Visiteurs" où je m'installe vite, avant la tombée de la nuit. Ces premières heures dans un nouveau port sont toujours spéciales pour moi. Mon ami Suisse, "Pirat", de Nouvelle Zélande, m'invite à dîner sur son bateau, le "Rory Mhor." Son bateau a 17 mètres de long, c'est pourquoi "Pirat" a besoin d'un membre d'équipage. Même Bruno Müller, appelé "Moritz", un ami de l'époque du "Technikum Winterthur", est venu de Suisse en avion avec sa femme Katrin pour naviguer sur une partie du chemin avec "Pirat." Le passé est encore vivant...

Nouméa est une ville très cosmopolite. Ce qui frappe immédiatement, c'est la circulation intense; presque tous les véhicules sont neufs, beaucoup d'entre eux étant des modèles chers tels que la BMW et la Mercedes, mais il y a aussi des voitures françaises et japonaises. Les sports nautiques sont très populaires. Beaucoup de voiliers et de bateaux à moteur sont dans les marinas et pendant le week-end vous pouvez les voir dans les lagons. Les conditions pour surfer sont presque idéales. Il y a beaucoup d'endroits agréables pour faire de la plongée. Malheureusement, l'usage du Jet-Ski est aussi très commun. Imprudemment, ils foisonnent imprudemment dans toute la lagune. De belles femmes de toutes les nationalités se promènent dans les centres d'achats ou sur la Place des Cocotiers. Le soir, vous pouvez les voir flirter au "Café de Paris", avec les jeunes soldats français aux cheveux coupés en brosse. À propos, c'est la seule île du Pacifique où les femmes font du topless. C'est un changement agréable et permet un peu de voyeurisme. Surtout devant le Club Méditerranée — c'est une vraie fête pour les yeux. Les achats sont comme en Europe. Vous pouvez trouver du Gruyère et même de la Raclette de Suisse.

Les Kanaks, tout comme les Mélanésien sont rarement vus à Nouméa, ou alors seulement à l'arrêt de l'autobus. La plupart d'entre eux vivent en dehors de la ville ou sur les autres îles. Ils représentent près de 45 pour cent de la population. Environ la moitié de la population blanche est née sur l'île. Les Kanaks perdent leur timidité et deviennent amicaux une fois qu'ils savent que vous n'êtes pas Français. La Nouvelle-Calédonie a obtenu son nom — comme tant d'îles du Pacifique — de l'explorateur James Cook. Elle a adopté le drapeau tricolore en 1853. Aujourd'hui, le mouvement indépendantiste est très fort. En de nombreuses occasions, il y a eu des conflits et des manifestations. En 1998, un référendum sur la question de l'indépendance a eu lieu. À l'avenir, les Kanaks auront plus de liberté; mais il est difficile d'imaginer comment l'économie continuerait à prospérer sans les Français.

Un matin j'ai dédié mon temps à visiter une exposition intitulée "Esprit Blong Bubu, je reviens", une exposition sur les traditions culturelles à Vanuatu. Beaucoup des articles et des photographies de l'exposition appartiennent au "Völkerkunde-Basler-Museum" et appartenaient à Félix Speiser, un anthropologue suisse qui a

exploré la culture de Vanuatu au début du 20^{ème} siècle. En 1923, il a publié un livre. Celui-ci a été traduit en anglais en 1990 et mis à disposition des écoles de Vanuatu.

Au Port de la Moselle je me trouve une bonne chambre pour 18 dollars par jour. Il y a l'électricité, l'eau et des douches. Malheureusement, il n'y a aucun restaurant tout près. Malgré tout, je suis bien dans ma peau en ce moment et je ne souffre pas de solitude du tout. Dans le port, je rencontre beaucoup de yachts que j'ai connus le printemps dernier. Deux bateaux suisses sont ici, le "Pura Vida" avec Vreni et Toni, de Schiers, et le "Canari de la Mer" avec Syord. Il y a aussi Koni, de Zurich, qui navigue sous le drapeau Italien avec le yacht "Sciusciutti." Quelques yachts déménagent quelquefois pour aller au "Cercle Nautique de Calédonie", où le mouillage coûte seulement six dollars par jour. Là, on peut trouver la bière la meilleur-marché de Nouméa, un verre ou une "pression" pour \$1.20.

Bien sûr, le soir, je fais mes rondes. Souvent, je commence dans un Nakamal (bar où l'on boit du kava) près du port. Une tasse de kava coûte un dollar. On s'assoit autour d'un feu, l'humeur est paisible et on parle tranquillement. Cependant, j'ai une sensation d'engourdissement dans la bouche après deux tasses, et encore une fois, je me sens totalement détendu.

J'ai déjà commencé à oublier Loritta, de Pango près de Port Vila, et j'ai fait la connaissance de Fabienne Esmeralda. Son père est un ancien pêcheur des Îles Marquises. Est-ce que le nom de son bateau était "Esmeralda" et est-ce la raison pour laquelle elle a été appelée ainsi? C'est un joli nom, n'est-ce pas? Nous décidons de visiter l'"Île des Pins" ensemble. Esmeralda a vingt-neuf ans et cinq enfants, entre l'âge de 3 et 12 ans et vit de ce qu'elle reçoit de l'assistance sociale. Les enfants ont été laissés chez sa mère sans que cela provoque trop de tapage. Je ne sais pas si elle s'est mariée un jour mais son dernier mari était un Breton. Donc je vis comme une abeille qui vole de nectar en nectar. D'autres diraient que je change de femme comme je change de chemise. Peut-être n'est-ce pas très moral mais ce n'est pas une infraction. Quel autre choix est-ce que j'ai, si je me déplace tout le temps? Dans le Pacifique, le SIDA est aussi un problème. La population en a pris conscience à travers des panneaux d'affichage et des articles de journaux. Mais que peut-on faire si une femme comme Loritta se fait si clairement comprendre en disant, "je veux le plaisir de la chair — je suis propre."

Le dimanche suivant, un ami dépose Fabienne sur mon bateau; nous sommes prêts pour aller faire les courses au marché voisin. Elle a l'intention de pêcher un poisson sur le chemin; mais je ne veux pas compter sur ce poisson, alors j'achète un petit "bonito", juste par sécurité. Après le premier jour de voyage, nous arrivons à la Baie de Prony. Le temps est splendide pour cette époque de l'année, comme une journée d'été agréable en Europe — sauf qu'il y a toujours un peu de vent pour naviguer. Fabi aime naviguer, mais elle est prête très tôt pour l'apéro et elle ne

demande rien de moins qu'un cognac. Elle se l'envoie d'une seule traite! Quand je veux ranger la bouteille après un verre, elle proteste, "Tu ferais mieux de laisser la bouteille dehors!" Ces femmes des Mers du sud boivent beaucoup et ce n'est pas du nouveau pour moi. Le soir, ancrés, nous rencontrons le "Rory Mhor" et nous prenons un autre apéro.

De retour à bord, Fabienne commence à faire la cuisine. Tout d'abord, elle lave la salade et verse un assaisonnement épicé dessus. Ensuite, c'est le tour du poisson. Elle sait comment le préparer et elle chauffe l'huile à la bonne température. Par contre, elle éteint soudain la cuisinière à gaz. Surpris, je lui demande: "Pourquoi?" "Je veux faire l'amour avec toi, maintenant!", explique t'elle en commençant à m'allumer. Évidemment, la nature est ainsi et il n'y a rien à faire pour la changer. Je fais ce qui doit être fait, et nous sommes couchés sur la couchette de tribord, dans le saloon. Seulement après avoir calmé sa fougue amoureuse, elle retourne à sa cuisine. Elles ont des coutumes culinaires bien particulières en Nouvelle-Calédonie! Fabienne s'avère être une bonne cuisinière pleine d'imagination. Elle est très naturelle et se sent bien dans sa peau. Elle n'utilise pas les toilettes sur le bateau, mais fait ses affaires en se suspendant par dessus bord et en se tenant aux chandeliers. Même lorsque le bateau se déplace.

Le jour suivant, nous devons nous lever tôt parce qu'il y a quarante milles à parcourir, contre les alizés, principalement au moteur, jusqu'à "l'Île des Pins." Je dois plisser les yeux à cause de la lumière du matin. Le "Rory Mhor" est déjà parti depuis un bon moment. Deux heures après notre départ, le contrôle automatique de la pompe de la cale fait des siennes. Je l'avais ajustée pendant que j'étais à Nouméa, après mon expérience avec l'eau douce dans le fond de la cale. Cette fois, c'est de l'eau salée, presque dix centimètres de haut dans le fond de cale. D'où est-ce que cela vient? Peut-être du serre-câble autour du tuyau? Mais il a une fuite à tribord du moteur. Je soulève le capot et voit que la pompe d'eau de mer a une fissure. Sous la pression, l'eau de mer s'infiltré dans le bateau. Nous devons oublier "l'Île des Pins" J'éteins le moteur et nous retournons à la Baie de Prony et y passons trois jours agréables. Cela ne gêne pas Fabi qui s'occupe volontiers de la cuisine. Avec des vents favorables, nous naviguons vers Nouméa. Nous passons le dernier soir dans une baie, à près de quatre heures de la capitale.

À Nouméa, j'enlève la pompe à eau de mer du moteur. Christian Caraud, de Ducos en fait venir une d'Australie. Cela va me coûter 700 dollars. Ce qui me chagrine, c'est que la pompe est en panne parce que Russell, de "Marine Service" de Whangarei a utilisé un produit Volvo au lieu du produit original Johnson. Il a compensé la différence en insérant une plaque qui a finit par briser la pompe après 180 heures d'utilisation. Je lui écris une lettre. Est-ce que j'obtiens une réponse un jour?

En tout cas, mon bateau me maintient occupé. Naviguer est un juste mélange de stress et de détente pour quelqu'un qui est à la retraite. On est toujours défié par des problèmes techniques. Ce que j'aime le plus dans cette manière de voyager, mis à part rencontrer de nouvelles personnes et connaître de nouveaux pays, est le fait que ma maison se trouve toujours où je suis. J'admets que l'espace est réduit, mais il y a une cuisine, mes livres, la télévision et le magnétoscope, un lecteur de CD et un ordinateur portable.

Je reste régulièrement en contact avec mes fils et ma mère qui a déjà plus de quatre-vingts ans au moyen du téléphone ou de fax. Je suis inquiet au sujet de ma mère qui n'est pas en trop bonne santé. Elle me manque, et comme elle le dit je lui manque aussi. Au moins ma sœur s'occupe d'elle. Je me fais un peu de soucis pour elle et j'irai en Suisse au début du mois de décembre cette année et y resterai jusqu'à son 81^{ème} anniversaire, à la fin du mois de janvier. Peut-être pourrai-je l'accompagner encore une fois à Ste. Lucie où elle aime aller en vacances.

Avant de mettre les voiles, le dernier samedi, le soir, je vais au restaurant "L'Hélice" près de l'aéroport Magenta. L'orchestre de Papeete, "Te Ava Piti" joue de la musique dansante jusqu'à quatre heures du matin, avec un bref intervalle entre deux chansons pour pouvoir changer de partenaire. Beaucoup de Tahitiens vivent à Nouméa, et profitent des bonnes occasions offertes par le marché du travail. Les hommes, dont quelques-uns sont de véritables géants, portent une fleur derrière l'oreille. Je fais de même. Les femmes sont toutes embellies et portent une couronne florale autour de la tête. Cela vous chatouille le nez en dansant. Une étoffe, une écharpe ou une ceinture, faite de coquille nacrée, leur accentue les hanches. J'aime regarder leurs mouvements érotiques quand elles dansent. Entre-temps, je suis devenu un assez bon danseur de "Tamouré". La joie de vivre des gens d'ici—ils aiment la musique, chanter, manger, boire et faire l'amour—est contagieuse. Souvent, les femmes dansent ensemble, parce qu'il y a plus de femmes que d'hommes. Cette soirée est une bonne façon de dire au revoir à Nouméa.

Le 22 octobre, je laisse le ponton et hisse les voiles pour naviguer sur les 800 milles de distance qui me séparent de Brisbane, en Australie. Les prévisions météorologiques sont bonnes et tout va comme il faut. C'est comme cela doit être. Les alizés sud-est sont stables, entre 20 à 25 nœuds, et m'offrent quelques bonnes journées de navigation. Je voyage en solitaire, une fois de plus. En chemin, j'ai le temps d'apaiser mon âme et mon esprit, pour ainsi dire. J'ai le temps de lire, d'écouter de la musique ou simplement de rêver et d'absorber tout l'effet que les gens et leur pays ont fait sur moi.

Deux fois, je prends contact par radio avec "Pirat" pendant ma route. C'est agréable d'entendre un ami. Un dimanche, on "se retrouve" pour un apéro ensemble via radio, moi à soixante milles au large des côtes de l'Australie, lui et sa fille Yvonne, ainsi que Pat, Claire et Dick, du "Runaway", à Nouméa. C'est agréable de

se sentir accompagné, en dépit de la distance. La nuit suivante, je dois me lever à une heure du matin. Le vent a complètement cessé de souffler. Il y a beaucoup de bateaux circulant à vingt milles, au large, principalement des bateaux de pêche. Je suis la côte jusqu'à la Brisbane River, puis finalement, à deux heures de l'après midi, je rejoins vite le ponton de la quarantaine. Les douaniers sont extrêmement amicaux.

Alors, j'avance lentement au moteur le long de la rivière jusqu'au Port de plaisance, sur les docks. Ray Dahlin, me guide jusqu'à ma place. Et maintenant, pour la première fois dans ma vie, je marche sur le sol australien! C'est le printemps ici et les Jacarandas sont en fleur. J'aime les derniers rayons chauds du soleil de la journée. Ma maison, le "Hasta Mañana", est dans le centre-ville. J'ai atteint mon objectif pour cette saison — le capitaine et bateau vont bien.

Chapitre 14

À pied: Trekking en Tasmanie

Mon voyage en Suisse, en décembre 1996, s'est produit au bon moment — elle avait besoin d'attention. Ma soeur était sur le point de se séparer de son mari Reini, mon coéquipier de longue date de navigation sur Star. Mon plus jeune fils Ronald avait perdu son travail. J'allais changer de locataires dans ma maison d'Hemishofen, et ma vieille Audi 100 avait besoin d'une révision. Mon fils Olivier était le seul qui semblait aller bien. J'ai donc dû faire face aux problèmes le mieux que je pouvais. Finalement, j'ai trouvé du temps pour moi et me promener avec mon snowboard sous le soleil de la montagne, dans le "Bünderland." À Davos, je rencontre "Pirat", mon ami marin Suisse. Malheureusement, sa mère vient de décéder et il est venu en Suisse pour l'enterrement. Vraiment, il y a des coïncidences! Le samedi soir, j'ai rencontré Roger Bachmann, au "Pöschli", à Davos. Il est navigateur de la classe Dragon, au YCS (Yachtclub de Schaffhausen) et est ici avec toute sa famille. Ils m'informent que "la flotte des Dragons fait une course à ski, demain." Et donc me voilà parti pour la course. C'était merveilleux de passer quelques heures avec le reste des "membres de la flotte" Parmi eux, Thesi et Walti Schröckel, Walo Hauser, Kurt Walder et Dieter Schmid — dont la voix m'est familière car ils travaillent à "Radio Suisse International". À la fin, j'avais à peine assez de temps pour rendre visite à quelques amis avant de repartir. Trop vite, l'heure du départ pour Mooloolaba, à l'est de Brisbane, est arrivée. Et celle de retrouver "Hasta Mañana" dont Rolf, un marin suisse, s'occupe en mon absence.

Aussitôt que j'arrive à Mooloolaba, je peux voir de mes propres yeux comme il est important de prendre soin de s'organiser en fonction de l'époque des cyclones. Il ne faut pas passer la saison loin du nord de Brisbane. Les journaux et les nouvelles de la télévision sont pleins de reportages sur les dégâts du cyclone "Justin" qui fait des ravages à environ 500 kilomètres de Cairns. Un couple de canadiens qui navigue bêtement dans la région sur un voilier doit être secouru par un hélicoptère de Cairns. Après dix jours, "Justin" commence à perdre de la force. Mais l'espoir est vain. Il reprend des forces et se dirige vers Cairns le 24 mars. Après son passage à Cairns, le port de plaisance est détruit et les gens sur les îles de la côte doivent être évacués jusqu'à Mackey. Les plantations de canne à sucre et de banane sont détruites et il y a de nombreuses inondations. Le "Reine Charlotte", un voilier néo-zélandais de cinquante pieds est porté disparu avec cinq personnes à bord. Il était en tête de la "Tallship Race" qui va de Hong-Kong à Osaka. Plus tard, les gardes-côtes localisent le bateau dévasté, mais il n'y a aucune trace de l'équipage. Les parents d'une jeune fille de dix-huit ans qui était à bord commencent leur propre opération de recherche, mais sans succès. Je ne comprends pas comme un voilier peut naviguer dans cette région pendant la saison des cyclones. Elle dure ici de début décembre jusqu'en avril.

À Mooloolaba, le vent souffle à 25 nœuds. Après que “Justin” disparaît dans le Pacifique, je commence à faire une révision de mon bateau. Je me trouve à “Sunshine Coast”, nom donné à cette partie de Queensland. Il fait chaud ici, mais je me réserve le plaisir de nager dans l’océan seulement pendant le week-end. Je veux préparer mon bateau aussi vite que possible. Charley, le propriétaire du Port de plaisance de Lawrie, le soulève rapidement hors de l’eau avec une grue. L’étape suivante est le décapage parce que la partie avant de la coque sera repeinte. Steve travaille vite. Sabler et donner une couche d’impression est fait avant même que mon bateau soit mis dans le “berceau.” Je me charge de poncer partout et de gratter en dessous moi-même. Maintenant la surface est prête à être peinte au pistolet. Il est agréable de voir briller les nouvelles couleurs. Avec un rouleau, j’applique aussi un revêtement sous-marin. Après une semaine, je suis de retour sur l’eau.

Les prix ici sont raisonnables. J’ai l’impression que les travaux sont mieux faits qu’en Nouvelle Zélande. En général, J’aime recevoir mon bateau prêt à partir — je veux mettre les voiles au début mai. Le Port de plaisance de Lawrie est un bon endroit pour vivre. Les frais de séjour, y compris l’électricité et l’eau courante, sont de 270 dollars australiens ou environ US\$150. Chaque vendredi, on se rencontre pour un barbecue sur les docks dans le quartier du port. À deux pas, il y a une voilerie, un shipchandler, un constructeur de bateaux, une métallerie, un magasin de grément, et un centre commercial. Il y a aussi un café et un casino où l’on peut parier sur les chevaux. J’aime tout de suite l’esprit généreux des Australiens. S’il y a un signe “BYO” dans un restaurant, cela veut dire, “vous pouvez apporter votre propre boisson”. Un réfrigérateur et des verres sont à votre disposition. La bière est servie glacée dans des verres refroidis. Pendant mon séjour là-bas, j’ai adopté quelques expressions typiquement australiennes:

No worries: tout est clair
bloke: un type
mate: un compagnon
good on ya: bien fait
G'day: bonjour
Pissed: ivre
Shout: une tournée
yummi: bon

Dès que mon bateau est remis à l’eau, je commence à explorer l’Australie — ou du moins une petite partie. L’Australie a à peu près la même superficie que les USA, sans l’Alaska. Quatre-vingt-cinq pour cent des 18 millions de ses habitants vivent dans les quelques grandes villes. À cause des énormes distances, je choisis le moyen de transport le plus commode pour moi, l’avion. Avec Qantas, je vole de Brisbane à Sydney. Cette ville fabuleuse accueillera les Jeux Olympiques d’été en l’an 2000. Cela se voit partout où vous allez. Le Harbour Bridge et l’Opéra vous régale immédiatement les yeux. Vendredi saint, j’achète un billet pour assister à

“La Passion Selon St. Mathieu”, de Johann Sébastien Bach, et me voilà assis dans cet édifice fascinant, pour écouter la musique. Les artistes chantent en allemand et pour changer, la plupart des spectateurs s’efforcent de comprendre la pièce de théâtre avec l’aide d’un programme, mais pas moi! C’est amusant, n’est-ce pas?

Samedi, je prends quelques photos du porte-avions “USS Independence.” Il est en garnison dans le port pour quelques jours. C’est presque incroyable, il y a 5000 membres d’équipage à bord. Quelques-uns peuvent être vus en train de flâner dans le quartier chaud, le soir. Ce bateau a participé à l’opération Australo-Américaine “Tadem Thrust” dans la mer de Corail, empêchée par “Justin.”

Après quelques jours je prends un vol pour Melbourne où je rends visite à des amis de Stein am Rhein, Susi et Ernest Garbagnati. Cette ville a beaucoup d’histoire, et comme toute l’Australie, elle est très fervente de sports. Les Jeux Olympiques d’été ont eu lieu ici en 1956. Chaque année, à Flinders Park — aujourd’hui Melbourne Park — les meilleurs joueurs de tennis se rencontrent pour l’Open d’Australie, un des quatre Grands tournois du championnat. Il y a aussi un Grand-Prix de Formule-1, comme chez nous.

Après Melbourne, je prends un vol jusqu’à Hobart, en Tasmanie, la dernière étape de mon voyage. Là, je rencontre mon ami Susi, un pâtissier, et une jolie femme, plutôt sauvage. Son père est suisse et sa mère est coréenne. Elle a les yeux de sa mère, et c’est pourquoi je l’appelle “Susi Wong.” Avec elle, j’organise une randonnée dans la nature, ici appelée “marche en brousse”.

Hobart est la ligne d’arrivée pour la course annuelle de Telstra, le lendemain de Noël, le 26 décembre, de Sydney à la Tasmanie. Elle est connue pour être une des courses océaniques les plus dures du monde. Le 29 décembre 1976, à 3:07 h. du matin, le yacht “Morning Glory”, ici à Battery Point, a battu le record atteint en 1975 par le yacht de Jim Kilroy “Kialoa”, de 29 minutes et 46 secondes. Ce bateau au design amécaïn, appartient à l’allemand Hasso Plattner. Il a été construit en Australie. Le propriétaire a montré son côté généreux. Il était prêt à payer pour son record et n’a pas hésité à distribuer l’argent du prix d’environ 300,000 dollars australiens, près de US\$170, 000 aux vingt membres d’équipage. Parmi eux, Russell Coutts, de Nouvelle Zélande, skipper de l’America’s Cup, et le brésilien, Torben Grael, champion Olympique dans la catégorie Star.

La Tasmanie est un état insulaire de l’Australie dont la taille est deux fois celle de la Suisse, pour une population de plus ou moins 400,000 habitants. Ici, la nature est intacte, bien préservée par les “Parcs Nationaux”. Une navette d’autobus de la “Wilderness Travel” peut en atteindre les “pistes”.

Susi arrive un dimanche. En dépit d’avoir survolé la moitié du globe sur Singapore Airlines, elle déborde d’énergie et elle est prête pour l’aventure. Notre base est l’hôtel “Central City Backpacker”. Nous aimons ce genre de logements

que l'on trouve en Nouvelle Zélande et en Australie. Si j'ai de la compagnie, je prends une "double" pour 36 dollars la nuit. Pour 12 dollars, il y a des places disponibles dans les "dortoirs." La cuisine et la pièce commune sont spacieuses. Ici, vous rencontrez des voyageurs du monde entier et c'est facile de faire des contacts. Cependant, vous devez montrer un peu de considération les uns pour les autres. Quelquefois, un peu de lait que vous avez étiqueté et mis dans le frigidaire peuvent manquer. Ne le prenez pas mal!

Dans un Cessna 206, nous allons à Melaleuca en à peine une demi-heure. Le jeune pilote fait plus ou bien sa manœuvre d'atterrissage et le temps ne semble pas très prometteur. Ce qui est normal, le long de la côte du sud de la Tasmanie, particulièrement maintenant, au début de l'automne. La "Piste de la Côte Sud" a quatre-vingts kilomètres de long et nous calculons que cela nous prendra sept à huit jours pour arriver à Cokle Creek. Ce qui est éprouvant, ce n'est pas tellement la distance ni la différence d'altitude, mais la rigueur du climat; quelquefois il neige, même en été. Notre sac à dos, qui contient une tente, un réchaud, des vêtements pour le froid et pour la chaleur, le tout pour un voyage de huit jours, pèse près de 25 kilos et ne facilite pas les choses. Au contraire de la Nouvelle Zélande, il y a très peu de refuges ici. Cette piste offre de nombreuses vues fascinantes, les vagues qui se brisent contre le littoral.

Notre première nuit sous la tente nous rappelle que nous ne sommes pas seuls dans nature. Le matin, Susi est surprise de trouver deux trous dans sa nouvelle veste en Gortex. Le Diable de la Tasmanie! Sans blague, il existe vraiment. Il a rongé la veste pour accéder à la doublure. Cet animal a la taille d'un caniche et n'existe qu'ici. Il agit la nuit et c'est un omnivore. La nuit suivante, nous pensons être plus malins et nous logeons tous les produits alimentaires près de nos pieds, sous la tente. Mais le lendemain matin, nous sommes consternés de découvrir un trou de la taille d'une orange, sous la tente. Seuls les aliments avec un emballage hermétique et ne laissant pas passer les odeurs, sont à l'abri de ces voleurs. Il y a aussi trois genres de serpents venimeux, natifs de la région. Nous en avons vu quatre pendant notre randonnée. Généralement, ils disparaissent dans les buissons quand ils sont dérangés au cours de leur bain de soleil. Vous devez être prudent et ne pas marcher dessus. Vous ne pouvez pas emporter de sérum anti-venin, puisqu'il doit être conservé dans de la glace. En tout cas, nous sommes informés des dangers qui se cachent dans cette région lointaine. Par exemple, se casser une jambe pourrait devenir une épreuve de survie.

Le deuxième jour, nous traversons trois rivières. Nos pieds sont mouillés depuis longtemps du fait que nous traversons des régions boueuses. À la première rivière, une corde attachée à un petit arbre sert à traverser. J'essaie de traverser et, bien sûr, le petit arbre casse et je pends, avec mon sac à dos contenant toutes les affaires, au-dessus de la rivière qui dévale. Susi ne sait pas si elle doit rire ou pleurer. Adroitement, je reviens en arrière. Mon équipière a une meilleure solution.

Elle s'assied sur un tronc d'arbre qui se trouve dans l'eau, comme si elle montait à cheval et, peu à peu, rejoint la rive opposée. Je suis son exemple. Une fois de l'autre côté, j'ai besoin de me reposer. Peu avant d'arriver au campement, nous devons traverser la troisième rivière. L'eau, à la hauteur de nos hanches, est glacée. Les campements sont généralement à l'abri et près d'une source. Un peu à l'écart, il y a un bâtiment extérieur sans murs. Vous vous asseyez en pleine nature et vous pouvez laisser vos pensées errer librement. Si vous voulez faire vos besoins, vous devez les enterrer avec une petite pelle. Le soir, nous nous précipitons jusqu'au même campement que Mitchell, d'Angleterre et Mark, d'Australie. Ensemble, nous nous asseyons autour du feu de camp et nous nous sentons vraiment bien. Mark fait le tour de l'Australie à bicyclette, ce qui ne représente pas moins de 13,800 kilomètres et il se porte comme un charme. À propos, il y a un coureur de marathon âgé de 75 ans qui fait la même chose à pied. Tous les jours il court 120 kilomètres, et il a déjà complété le parcours entre Adelaide et Perth. Il semble que l'Australie attire les excentriques comme un aimant!

Le troisième jour, j'en vois de toutes les couleurs. Le trajet mène abruptement jusqu'à Ironbound Range. Malgré le poids de son lourd sac à dos, Susi paraît grimper aisément. Elle est résistante et aime l'escalade. C'est normal, elle n'a que 22 ans. C'est une grimpeuse habile car elle pratique ce sport en Suisse. J'avance lentement et je suis heureux dès que je peux me reposer et reprendre du souffle. La vue de la côte de l'endroit le plus élevé (900 mètres) est impressionnante. Dans la descente, le chemin est rempli de racines. Après une promenade de sept heures et la traversée d'une plaine marécageuse nous atteignons le campement de la Baie de Deadman (c'est comme ça que je me sens, mort de fatigue) L'eau de la crique est excellente. Toutefois, elle est légèrement brunâtre, à cause du tanin. Le bruit du ressac nous berce dans un sommeil bien mérité. Le matin nous voyons les premiers wallabies (petits kangourous) sauter dans les buissons.

Les quelques jours suivants, nous longeons la côte sur un terrain accidenté et allons sans cesse d'un campement à l'autre. Tous les jours, nous marchons une moyenne de six heures à pied. Le dernier soir, nous ne campons pas sur le camping prévu, mais nous avons mis notre tente, sans protection, près de la plage et nous assistons à un merveilleux coucher de soleil. Le beau temps semble vouloir se lever. Mais tout à coup, en plein milieu de la nuit, notre tente est secouée par le vent. Bien, nous en sortons pour attacher les cordes. Les piquets enfoncés, il faut s'installer et attendre que ça se passe, nous pouvons oublier le sommeil. Notre tente secoue et vibre. Est-ce qu'elle s'envolera? Finalement, le jour se lève. Susi ouvre la tente et sort. Une fois ouverte, la tente est ramassée par une bouffée de vent et se replie sur le côté, comme un parachute. Je commence à me sentir comme un idiot. Heureusement, les piquets sont dans le sable. Susi, à l'intérieur de la tente, meurt de rire en me voyant faire des efforts pour ne pas m'envoler jusqu'au bord du cours d'eau. Il commence à pleuvoir très fort et nous sommes forcés à emballer nos sacs à dos, à l'intérieur de la tente. La tente mouillée ruisselle sur nos affaires. Quelle

horreur! Nous arrivons vite dans un sous-bois qui nous sert de refuge et, deux heures plus tard, nous atteignons “Cockle Creek”, la fin de notre piste. À propos, ces pistes font partie d’un réseau dont l’objectif est de combattre les incendies. Enfin nous sommes pris en stop par un camion qui nous ramène à Dover. De là, nous revenons à Hobart avec un autobus de la “Tigerline”.

Susi et moi sommes devenus de bons coéquipiers pour faire du trekking. Elle fait la plupart des achats et je m’occupe des cartes, des billets d'autobus, etc. Je prends le trekking comme une activité qui s’équilibre bien avec la navigation au long cours. Faire du trekking est vraiment amusant, vous êtes en pleine nature, vous emportez juste ce dont vous avez besoin et, dans les randonnées difficiles, vous rencontrez peu de touristes. Le soir, après une journée physiquement éprouvante, il suffit de manger quelque chose, boire une gorgée de thé et de se faufiler dans son sac de couchage chaud, pour se sentir totalement heureux. Nous avons fait d'autres pistes et, en vingt jours, nous avons parcouru environ 200 kilomètres à pied. De plus amples informations sur le trekking peuvent être trouvées dans le livre “Adventure Trekking Australia” de Donatus Fuchs, publié par Bruno Baumann. (Éditeurs Bruckmann, Munich)

Le 2 mai, Susi s’envole pour la Suisse. Un peu triste, j’ai le cafard et poursuis mon chemin vers le Port de Coff, entre Sydney et Brisbane. Là, je rends visite à Hanspeter Wenger, un ancien pilote de la Swissair né en Australie, en train de radouber un voilier. C'est amusant de parler du temps passé. Puis j’ai envie de retrouver la mer et “Hasta Mañana.”

Chapitre 15 **Les 60 ans d'Otti**

Fils de fermier—Pilote—Père—Marin de Régates—Marin au long cours

Âgé de soixante ans et pas un brin plus sage. Au moins j'ai trouvé une façon de vivre qui me plaît et, à ce stade de ma vie, cela me rend heureux. Un peu en dehors des statuts courants, je mène une vie de bohémien adaptée à mes besoins, avec une maison mobile capable de voyager autour du monde. Ce n'est pas la navigation qui m'attire le plus, mais plutôt de pouvoir connaître des gens et des coutumes de personnes venant de pays lointains. Je suis bien conscient que, parmi les marins, je suis considéré comme une personne qui peut s'offrir plus de luxe qu'une autre. J'ai les moyens d'aller en Suisse tous les Noëls et y rester pendant deux mois, même si je me trouve à l'autre bout du monde au moment de partir. Si cela est possible, c'est que la Swissair m'offre généreusement la gratuité sur les vols, comme elle le fait pour tous ses employés à la retraite.

Je suis né le 6 décembre 1938, à la ferme-restaurant "Bleichi", située au-dessus de Stein am Rhein. La frontière avec l'Allemagne traverse en plein milieu d'une grange. Le "Bleichi" a même été le décor du roman de Jon Durschei "Le Meurtre de Stein am Rhein." Très jeune, j'ai connu les joies et les tristesses de la vie à la ferme, en famille. Très tôt, nous devions aider aux champs, à l'écurie et, le dimanche, au restaurant. Il était célèbre pour sa vue, le manège manié à la main et les Étoiles à la cannelle de ma mère (biscuits) Mon père fabriquait son propre vin, blanc ou rouge, fruit de ses champs de vignes, juste en dessous du pavillon d'été. Nous faisons aussi du cidre doux ou sec. À l'époque, on trouvait facilement de l'aide, des garçons d'écurie d'Italie et des bonnes d'Autriche. En dépit de tout le travail, mes parents avaient l'esprit assez ouvert. Je devenais boy-scout et participait aux activités tous les samedis après-midi.

Mon père s'est fâché lorsque je lui ai dit que je ne serais pas fermier, comme il le souhaitait. J'ai fini par prendre cette décision parce qu'à l'exception de Heinz Tanner, aucun de mes collègues de classe ne voulait s'asseoir à côté de moi. J'avais la réputation de sentir mauvais, ce qui n'était pas surprenant. Tous les jours, après l'école, je devais aider à l'écurie, d'où l'odeur. Nous ne pouvions prendre un bain que le dimanche matin, dans la buanderie.

En tout cas, j'ai commencé un apprentissage en mécanique au SIG, à Neuhausen, en 1955. Après l'accident de mon père (il est tombé d'un arbre et s'est blessé au dos), mes parents ont vendu le "Bleichi" en 1956, et pris en charge la ferme "Zum Rheingüetli", propriété de la ville de Stein am Rhein. Ils étaient très ouverts et nous ont donné un canot que nous avons baptisé "Ulysse" et attaché à une bouée sur le Rhin, juste en dessous de la ferme. Avec ce petit voilier, mon plus jeune frère Hansruedi et moi naviguions sur l'Untersee tous les dimanches. Nous avons appris à naviguer tout seuls. À l'idée de gagner 1,80 Francs-Suisse l'heure en

tant qu'électricien au SIG, je me suis inscrit au "Technikum" de Winterthur, pour devenir électrotechnicien tout de suite après avoir fini mon apprentissage.

Au début du premier trimestre, j'ai repéré une affiche, dans le hall des étudiants, qui disait: "Cours de pilotage pour étudiants". Swissair a besoin de pilotes. Ils volent dans le monde entier. Un manche de pilotage planait au-dessus de la planète terre. Mon premier contact avec Swissair a eu lieu dans le bureau du personnel. Le psychologue de la compagnie, M. Wittenwiler, était impitoyable, et m'a dit immédiatement: "Jeune homme, devenir pilote chez Swissair n'est pas aussi facile que vous le pensez. Il m'a conseillé, avant tout, de terminer mes études au Technikum et d'obtenir mon diplôme. Ensuite, je devrai obtenir un grade d'officier supérieur à l'armée. Et finalement, il me faudrait au moins un peu d'expérience de vol en planeur. La deuxième condition m'a laissé bien perplexe.

M. Wittenwiler m'a renvoyé avec les mots: "Aussitôt que vous remplirez ces conditions, vous pourrez revenir ici." Je pensais, c'est mieux qu'un refus, et j'ai commencé à remplir les conditions. Pendant l'été de 1960, j'ai commencé ma formation de pilote de planeur, au club de vol à voile de Schaffhausen, dans le Schmerlatt. J'ai conquis le ciel de Schaffhausen à bord d'un "Rhönlerche", surveillé par mon instructeur de vol, Häberlin, le père de Noyau Häberlin, et l'entraîneur du YCS. J'aimais ces week-ends, en dépit du fait que je ne volais pas beaucoup à cause du manque d'argent pour le faire. En revanche, je donnais un coup de main à celui qui en avait besoin, m'occupais des check-lists ou préparais les avions. Enfin, j'ai fait mes premiers vols en solo et quelques autres vols inoubliables au-dessus des stations thermales du Randen. Plus tard, j'ai fini ma formation en tant que pilote de planeur à Belpmoos, près de Berne.

Au printemps de 1962, j'ai fini mes études au Technikum et j'ai obtenu mon diplôme. L'été suivant, j'ai rejoint l'armée à Thun pour accéder au rang de sous-officier dans la division des tanks, le légendaire bataillon G-13. J'attendais cela impatientement, bien que ce ne soit pas facile, après mon refus, dans le passé, de suivre une carrière militaire. Mais là, j'ai eu de la chance. Le capitaine Fuchser, à qui j'avais formulé ce refus après mon séjour au camp d'entraînement obligatoire (je faisais encore mon apprentissage), était maintenant commandant et responsable de la 23^{ème} division, la mienne. Il ne voulait pas s'opposer à mon choix d'être pilote et il m'a donné la recommandation dont j'avais besoin. Dans l'entrefaite, j'avais quelques difficultés (cela dépend de comment vous le prenez), dans ma vie familiale. Depuis avril 1961, j'étais marié avec Josyann Ruppert, de Beringen et, quelquefois cela va très vite, après trois mois j'étais déjà père d'un garçon, Oliver. Ma jeune femme et sa famille me soutenaient dans mon désir de devenir pilote, mais restaient sceptiques quant à l'acceptation de ma famille.

Aussitôt après avoir obtenu mon diplôme d'électrotechnicien, ma petite famille a déménagé à Thun. J'ai trouvé du travail à Berne, chez Hasler, Inc., spécialiste en

systemes téléphoniques, où je testait des systèmes. Après une période de formation, je gagnais huit cents Francs-Suisses par mois, le loyer de notre appartement était de deux cent cinquante Francs. Mon travail consistait à tester les systèmes téléphoniques installés ou produits par ma compagnie. Ceux-ci furent finalement adoptés par les PTT (Service Postal Suisse) J'aimais mon travail car je partais souvent en déplacement. J'allais à Berne, à Fribourg, à Interlaken, à Adelboden, à Kandersteg ou à Spiez. Par contre, malheureusement, nous ne pouvions pas faire de la voile sur Lac Thun. Nous y passions le plus de temps possible lorsque j'étais en congés, je m'y sentais attiré par magie. Après avoir atteint le rang de sous-officier, je me suis inscrit au cours de formation pour devenir premier officier, au début de 1963. À l'époque, les plus grandes compagnies encourageaient encore une carrière dans l'armée et payaient 80 pour cent de votre salaire normal pendant votre formation militaire. Cette OS (école d'officier de 1963) a connu un record historique de températures comme les plus froides du siècle. C'était l'année des lacs gelés. L'Untersee et le lac de Constance pouvaient être traversés à pied et même en voiture. Une fois, la température est tombée à moins 25° C, lors d'une course à vélo, le soir. Mais nous avons survécu à cet exercice sans trop de dégâts.

Pendant que j'étais au camp de formation, j'ai encore contacté la Swissair. Finalement, après un test préliminaire, j'ai été accepté au cours d'été à l'école d'entraînement de l'aéroport de Grenchen. Le cours de deux semaines pour apprendre à voler sur des "Bücker-Jungmann" (biplans), a été une de mes expériences les plus marquantes. Tous les jours il y avait des étudiants qui ne remplissaient pas les exigences et devaient abandonner, la pression était intense. Tout le monde se demandait ce qui allait suivre. J'ai fini le cours avec le niveau "qualifié." Cela voulait dire que j'étais reçu pour la sélection principale. Maintenant tout allait pour le mieux. Après avoir été élevé au grade d'officier supérieur, je suis entré à la Schweizerische Luftverkehrschule (École d'Aviation Suisse) en 1965.

Swissair nous payait mille Francs suisses par un mois ainsi que nos frais de logement. Après la naissance de notre fils Ronald, le 18 décembre 1964, notre jeune famille de quatre a déménagé à la Schützenmattstrasse, à Kloten. La formation de pilote commercial se faisait sur un Bücker et un Piaggio P-149. Pour les vols instrumentaux, nous utilisions le légendaire DC-3. J'ai atteint mon objectif professionnel en automne 1966. J'ai été embauché comme co-pilote chez Swissair, avec un salaire initial de SFR1600 par mois. J'étais heureux. Qu'est-ce que j'aurais fait si je n'avais pas réussi? Je serais probablement resté chez Hasler & Co., ou peut-être, j'aurais tenté ma chance à l'étranger.

Le recyclage pour l'avion à hélices CV-440 Métropolitain fut assombri par une tragédie. Mes trois camarades de classe — Müller, Manz, Mischler — ont perdu la vie en volant survolant le Lägern durant un vol de formation avec Matossi, leur instructeur de vol. En 1967, j'ai été recyclé pour piloter le premier jet, le Douglas

DC-9-32, utilisé sur les itinéraires européens. Tout a continué au même rythme. Vers la fin 1969, j'ai commencé à piloter des longs courriers, sur DC-8, le plus gros avion de la Swissair à cette époque. Dans ce temps là, il y avait quatre membres d'équipage dans le poste de pilotage. En plus des pilotes, il y avait un ingénieur de vol et un navigateur qui calculait les positions avec un sextant. Mon espace de travail devenait ce grand, large monde, comme le promettait le poster publicitaire de l'école.

J'avais beaucoup de temps libre et je le consacrais à ma famille. Pendant l'été, nous passions d'innombrables journées au lac de Kloten et nous avions une vie de famille heureuse. Dans l'entre-temps, je pouvais continuer à prendre des leçons pour obtenir le certificat officiel de vol sur planeur, et finalement je l'ai aussi obtenu. Je passais beaucoup de temps au Schmerlatt ou au Schänis où je pilotais un avion-remorqueur. De plus, je suis devenu instructeur de vol, aussi pour la navigation aux instruments, au MFGZ (Club d'Aviation de Zürich).

À mon avis, si nous voulions acheter une maison, nous devions le faire à Stein am Rhein. Ma femme était d'accord. Elle voyait ce projet comme un recommencement. Après dix années de mariage, nos relations commençaient à se dégrader. Ma vie désorganisée et mon insouciance avaient leur prix. En 1970, nous déménagions pour nous installer dans une maison individuelle dans le Niederfeld, à Stein am Rhein. Au lieu de m'y sentir fixé, j'éprouvais exactement le contraire. Mon âme bohémienne m'empêchait d'apprécier ma nouvelle maison. Je m'en évadais le plus souvent possible. C'était facile de le faire, parce que depuis 1971, nous avions un Star N° 2706, nommé "Easy Rider", (modèle de 1948) amarré à une bouée dans le port de Eschenz. Je devenais membre du club de navigation de Eschenz, et passais souvent mes journées de congé seul sur l'Untersee. Parfois, mes fils m'accompagnaient, mais rarement ma femme. Si je n'étais pas sur le lac, alors j'étais occupé à travailler comme instructeur de vol pour le MFGZ. En 1972, ma femme, pour se maintenir occupée, ouvrait un magasin, le "Orient Boutique" sur la Rathausplatz, à Stein am Rhein. Plus tard, elle ouvrait une autre affaire à Schaffhausen. Cette occupation devenait un véritable fardeau pour notre vie de famille. Ma femme ne se sentait pas très sûre d'elle et trouvait qu'elle élevait les enfants pratiquement seule.

Au début de 1975, j'ai été promu au grade de capitaine de DC-9, mais le 18 février, un coup terrible assombrissait ce grand moment de ma carrière et me marquerait à jamais. Josyann avait choisi de quitter cette vie volontairement, le lendemain où "Arno", notre chien bien-aimé, mourait après avoir été heurté par une voiture devant notre maison. Ce jour-là, je pilotais un DC-9 et c'est à Genève que Paul Frei, mon chef pilote, m'apprenait la terrible nouvelle. En plus des reproches de mes beaux-parents, je m'inquiétais pour le futur de mes fils, Oliver et Ronald qui, à l'époque, avaient respectivement 14 et 10 ans. Toutefois, ma soeur Dor est venue à mon secours. Elle a emménagé chez nous et est devenue, pour ainsi dire,

une mère de remplacement. En plus, elle reprenait la Boutique de Stein am Rhein. Comme une vraie famille, nous passions nos vacances ensemble. Avec mes deux fils, je parcourais les parcs d'attractions d'Afrique de l'est et rendais visite à des amis, dans leur ranch de chevaux, à Wyoming. Nous avons vécu des moments inoubliables, cependant une autre tragédie bousculait nos vies. Mon voisin, Bruno Segmüller, tuait sa femme, la mère de ses quatre enfants, et était condamné à dix-huit ans de prison pour meurtre prémédité. Ces deux tragédies auront un effet durable sur ma vie, autrefois si libre. Je me tourmentais et me faisais d'innombrables reproches. Peut-être que si j'avais été plus affectueux, j'aurais pu éviter la mort de ma femme, mère de mes enfants.

Pour me distraire, je partais sur le lac et commençais à participer de plus en plus aux régates sur Star. Au cours du printemps 1976, j'achetais un nouveau Star 5475, "Inshallah" qui appartenait à Theo Sennhauser, de Meilen. Son frère Peter, qui était un de mes étudiants de l'école de pilotage, m'a fait susciter de l'intérêt pour le Star. J'y ai pris goût immédiatement. Les premiers Championnats suisses, en 1976, à Estavayer, furent une expérience drôle et instructive. Reini, mon coéquipier et futur beau-frère, avec qui je traverserai l'Atlantique plus tard, était bien d'accord avec ceci: Nous étions de mauvais navigateurs de régates et nous ne savions pas trop comment agir. Une fois ou deux, nous étions en queue, mais Reini ne voulait pas traverser la ligne d'arrivée en dernier. Je lui hurlais: "Si nous arrivons derniers, nous ne pouvons rien y faire". Trois coups assourdissant coups annonçaient que notre régata prenait fin. L'année suivante, j'ai investi plus de temps dans les régates. Tous les mois de juillet, l'Intervela, sur le lac Garda, suivait le premier championnat Méditerranéen. Nous nous logions habituellement au "Villa Stella", à Torbole. C'était amusant. À deux heures précises de l'après-midi, le son des sirènes annonçait le départ de Riva, avec des vents 4-6 Beaufort. Des voiles s'arrachaient des ralingues, des mâts et des bômes se brisaient, et des bateaux entraient en collision. On hurlait sur les surfeurs qui bloquaient le chemin ou on fonçait simplement dessus; Très vite, il y eut beaucoup d'action sur l'eau. Avec les navigateurs sur Dragon, une catégorie de quillard avec trois hommes à bord, nous avons organisé une semaine de formation au printemps, sur l'Untersee, dans le port de Feldbach, près de Steckborn. À partir de ce moment-là, j'ai commencé à prendre part des régates pour le Yachtclub de Schaffausen. Une fois parmi ses membres, je me sentais bien encadré pour devenir régatiers.

En 1975, mon père Otto prenait sa retraite et commençait à recevoir sa pension. Mais mon plus jeune frère Ernest, censé reprendre la ferme, à la consternation de mon père, voulait effectuer un changement et élever des cochons. Aussitôt qu'il a été officiellement déclaré le successeur de mon père, il a vendu toutes les vaches à l'exception de deux. Elles furent expulsées d'en dessous du toit surplombant la grange de derrière la maison et remises aux soins de mon père qui, ainsi, n'en avait pas encore complètement terminé avec le travail de la traite. Mes parents appréciaient le temps libre qu'ils avaient maintenant, et faisaient des

voyages dans le monde entier. Ils ont trouvé une petite maison en ville. Mon père pourrait consacrer plus de temps à chasser et aussi à des concours de tir pour lesquels il utilisait ma mitrailleuse empruntée à l'armée. Presque tous les jours, il allait au "Rheingüetli", souvent en compagnie de ma mère Hanna. Les deux y donnaient un coup de main quand c'était nécessaire. Ernest développait son élevage de cochons avec succès.

En 1980, j'ai acheté une ferme avec un verger et un bois, à Hemishofen. Elle appartenait à Meta et August, "Gust" Schmidt. Mon vieux partenaire de voile, Reini Küng, épousait ma soeur Dor, en décembre. Tous deux se sont installés à Wagenhausen. En 1981, mes fils et moi déménagions toutes nos affaires jusqu'à notre nouvelle demeure maintenant reconditionnée. Ma mère a vu immédiatement ce qui y manquait: "Otti, tu devrais te remarier. Une maison a besoin d'une femme. En plus, tu n'es plus tout jeune." Et c'est ainsi qu'en mars 1983, après l'avoir courtisée très peu de temps, j'épousais Heidi Rüegg, la fille d'un fermier d'Ammenhausen, au-dessus de Mammern. Mon bonheur semblait complet quand j'adoptais Jasmin, sa jeune fille de six ans qu'elle amenait à Hemishofen pour y vivre avec nous. Alors que Jasmin rentrait à l'école d'Hemishofen pour sa première année, mon fils aîné Oliver finissait son apprentissage de mécanicien chez George Fischer, Inc. Il cherchait à être admis à l'école de musique de St. Gallen pour y apprendre la batterie. Son frère Ronald faisait son apprentissage comme mécanicien automobile chez AMAG, à Schaffhausen et dans son temps libre, il était sur la route pour faire du cross. J'aimais ma vie avec Heidi — une fois de plus, nous étions une famille. Elle ne se faisait pas beaucoup de soucis pour l'argent. Elle aimait planter de légumes et des fleurs dans notre jardin et adorait mener une vie simple, auprès de la nature. Au printemps, elle pédalait sur sa bicyclette avec sa binette "mode fermier", et allait aider à enlever les mauvaises herbes dans les champs de betterave à sucre. Bientôt, ce serait un autre mariage, celui de mon frère Ernest. Il était tombé amoureux de Charlotte, professeur à l'école maternelle, ravie à l'idée d'aller habiter dans une ferme. Ils ont maintenant le bonheur d'avoir deux filles, Eva et Isabelle, et un fils, Benno. Ils semblent heureux et leur famille demeure intacte jusqu'à aujourd'hui. En 1990, mon père est mort à "Rheingüetli" à l'âge de quatre-vingts ans.

Les premières difficultés dans mon mariage avec Heidi ont commencé au printemps de 1985. Je devais m'absenter pour six semaines afin de suivre un cours pour pilotage d'Airbus A310, à Toulouse. À peine rentré, elle m'a dit clairement qu'elle ne se sentait pas suffisamment aimée et que Olivier et Ronald ne la respectaient pas. De plus, je ne pouvais la faire se sentir plus proche de moi. Je n'avais pas d'arguments parce que j'avais entendu les même reproches à mon premier mariage. Au début du mois de décembre, Heidi et Jasmin déménageaient pour s'installer dans un appartement, à Eschen. Une fois de plus, j'étais désemparé. Le 16 décembre 1985, notre divorce avait lieu à Schaffhausen. Nous nous sommes séparés amicalement. Après que le divorce ait été prononcé, nous avons partagé

une demie bouteille de vin. Puis j'ai reconduit Heidi jusqu'à son nouvel appartement, à Eschenz. Nous sommes toujours amis et je suis toujours en contact avec Jasmin qui a maintenant plus de vingt ans.

Au début, Ronald est resté avec moi à Hemishofen, mais plus tard il a trouvé un appartement à Mammern. Oliver vivait à Zurich depuis qu'il a terminé ses études de musique. Mes deux fils essaient encore de comprendre ma façon de vivre si agitée. Aucun doute, je n'étais pas un bon exemple comme mari. Aujourd'hui, tous deux vivent seuls.

Une fois de plus, j'ai compensé ma frustration en participant à des régates. En 1986, au printemps durant lequel eut lieu la catastrophe de Chernobyl, le SM (Championnat Suisse) se déroulait à Altnau. Dans la première course, Reini Küng et moi avons franchi la ligne d'arrivée en deuxième position, derrière Cyrill Dvorak/Konzelmann, mais devant Willi Kuhweide et son équipage — pas mal, pour 57 bateaux au départ! Willi Kuhweide — un capitaine de Boeing 737 à la Lufthansa — n'en était pas moins champion olympique et champion du monde. Le jour suivant, les gros titres du "Schaffhauser Nachrichten" disaient: "Schmid/Küng ont battu Kuhweide." Une année plus tard, je participais aux championnats du monde à Chicago. J'appelais John Allen, l'organisateur de la course et lui demandais: "Est-ce que vous avez un bateau qui n'a pas été qualifié et dont le propriétaire aimerait participer aux championnats du monde avec moi comme capitaine?" Je recevais un appel quelques jours plus tard: "Mon nom est David Cornes. J'ai un bateau à Chicago et j'aimerais être votre équipier." Quelle expérience! Je barrai "Étoile", le bateau de Dave, à l'horizon, en face de Chicago, en route pour la régate. En retour, en 1989, je prêtais mon bateau et mon Audi à Dave et à son équipage, pour se rendre au championnat du monde en Sardaigne. Je navigais la moitié de la course comme coéquipier de Peter Möckli de Munich. Le Agan Khan Yacht Club, sur la Costa Smeralda, était aux petits soins de tous les participants.

Pour mon 50^{ème} anniversaire, je m'offrais un nouveau Star. Mes invitations du 10 décembre 1988 étaient simples: "Baptême du nouveau bateau et une "Régate du Père Noël" au port de Steckborn. Seuls les participants seront invités à l'apéro et à un déjeuner à l'hôtel "Feldbach." Dix bateaux s'inscrivent. Il crachinait et la température était de 6° C. Hans Geuggis, un ami de Wagenhausen, habillé en Père Noël, enleva un papier qui recouvrait la poupe de mon nouveau Star N° 7490. Melissa, Dor et la petite fille de Reini, âgée de deux ans baptisèrent le bateau "Top Gun." Et puis on l'a mis à l'eau! Le Capitaine du Port, Ernest Ulmer, aux commandes de sa grue, mettait nos bateaux à l'eau en ce jour mémorable. Un vent merveilleux venant de l'ouest avec une force de 3 à 4 nous a permis de naviguer pour cette grande régate avec deux nouveaux: celui des femmes Dorette et Kibük Hanhart de Mammern, et un équipage Père Noël avec Reto Heilig et Josy Steinmayer. Après la course, du vin chaud a été servi aux marins pour les

réchauffer. L'équipe de Christophe Gautschi/Kurt Freuis a gagné, Reini et moi sommes arrivés deuxième. À la cérémonie de la remise des prix, le Père Noël m'a disqualifié parce que je n'avais pas effectué le test de flottaison. Ce test obligatoire qui consiste à remplir complètement le bateau d'eau pour voir s'il flotte encore! Mon prix a donc été remis à Josy Steinmayer. C'était très touchant d'être entouré par de si bons amis.

En 1990, je participais à une autre "Mondiale", cette fois comme équipier de Christophe Gautschi sur son "Fram" 7167, à Cleveland, en Ohio. Son bateau avait été transporté par container jusqu'aux Etats-Unis. Sur le premier parcours, à plus de six Beaufort, la barre du gouvernail de notre bateau s'est brisée et nous avons dû abandonner. De retour au port, les journalistes locaux nous attendaient. Nous confondant avec les vainqueurs, ils voulaient une entrevue. "Comment est-ce que c'était?" Christophe a répondu: "Nous aimons les vents forts, mais nous avons cassé la barre et nous avons dû rentrer." Après cela, les reporters ont immédiatement perdu tout intérêt et nous ont tourné le dos pour attendre les vainqueurs. Au moins notre déclaration a été diffusée le soir. Après ces régates, j'étais convaincu de la performance de "Folli-Star", le bateau de Gautschi et je décidais de lui acheter sur le champs. Je le baptisais "Don't Panic" Je vendais "Top Gun" à Volker Bernicken, à Überlingen. Cependant, j'ai fini par en arriver à la conclusion que je n'étais pas tout plus rapide sur le "Folli" que sur mon "Steini". Ce qui fait la différence, c'est le navigateur.

J'ai vécu les grands moments de la navigation en star avec Reini, quand nous avons participé aux Championnats Mondiaux de 1992, au San Francisco Yacht Club, près du Golden Gate Bridge, à San Francisco. Les grands cracks de la navigation étaient là. Bill Buchan, Paul Cayard, John Kosteki, Mark Reynolds, Vince Brun, Torben Grael et tous les autres grands noms. Nous disputions la course sur un bateau affrété. Les courants étaient difficiles de prévoir, les vagues étaient sournoises, toute la journée les vents atteignaient jusqu'à sept Beaufort et nous faisons face à de redoutables concurrents. Nous sommes finalement arrivés 48^{ème} sur 53. Les vainqueurs de ce championnat du monde étaient l'équipe de Carl Buchan et Hugo Schreiner. Le père de Carl, Bill Buchan, avait été trois fois champion du monde et vainqueur de la Olympic Starboat Compétition de 1984, à Los Angeles. Dans le même événement, son fils Carl a obtenu la médaille d'or, sur le FD (Flying Deutchman) Bill et Carl sont encore les seuls père et fils qui s'associent pour gagner les championnats du Monde sur Star.

En 1994, j'ai fait ma dernière régata, la Star-Cup de Wangen (sur l'Untersee), sur mon Star avec Doris Fricker comme équipière. Le "Hasta Mañana" était déjà désarmé à Brunnen. Immédiatement après que la régata fût terminée, nous sommes allés à Hemishofen pour le traditionnel "Rhein Swim". J'étais ému aux larmes. Les membres réunis de la Starboat-Fleet Bodensee me faisaient cadeau de la bouée de la ligne d'arrivée de ma dernière régata sur Star. Elle pend encore dans le grenier de

ma maison. Plus tard, j'ai vendu mon Star à Peter Furrutter. J'espère que son nouveau nom, "Entreprise USS" qui est maintenant écrit sur la poupe, portera beaucoup de chance à son propriétaire.

Un mois plein plus tard, je hissais les voiles du "Hasta Mañana", à Gogolin, et je partais vers de nouveaux rivages.