

## Chapitre 16 Un peu plus sur le Star

Maintenant vous allez en apprendre un peu plus sur le Star, quillard à deux places commun dans le monde entier et qui a une longue histoire dans la navigation. Dès 1908, William Gardener en construisait le premier prototype “Bug”. Il a été suivi par le prototype “Star”, construit en 1911 par Francis Sweisguth. Maintenant, chaque année, près de deux cents nouveaux bateaux sont construits. Il y en a aujourd’hui plus de huit mille dans plus de cinquante pays répartis sur cinq continents. Le Star a toujours été connu pour avoir un haut niveau de construction. Voici quelques données techniques:

Longueur:	6.92m
Largeur:	1.74m
Tirant d’eau:	1.02m
Hauteur du mât:	9.65m
Poids:	672kg
Grand-voile:	20.6m <sup>2</sup>
Génois:	7.32m <sup>2</sup>

Ses caractéristiques particulières sont: construction en contreplaqué insubmersible, caisson de flottabilité séparé, mât en aluminium, sangles de rappel et supports de trapèze. Le cockpit est auto videur par le fond et les côtés.

Depuis 1922, il existe la classe Star. Le premier président a été George Elder. Aujourd’hui, l’organisation est divisée en 21 districts comprenant 177 flottes et offrant un large panel de régates chaque année. Grâce à l’organisation, beaucoup d’informations sont échangées à travers la publication mensuelle “Starlight”, ainsi que l’édition annuelle du recueil “LOG”.

Quelques grands traits de l’histoire du Star:

1922:	Premier championnat de monde à New York
1929:	Introduction du gréement le plus développé
1932:	Le Star est déclaré classe Olympique
1967:	Les bateaux en fibre de verre sont acceptés
1968:	Il est décidé que le Star sera insubmersible
1971:	Mât en aluminium
2000:	Classe Olympique à Sydney

**Chapitre 19**

**Vanuatu: Hemi namba wan gud ples**  
**Port Vila — Port Havannah — Epi — Ambrym — Pentecôte —**  
**Maewa — Luganville — Hogharbour — Lave Vanua — Uréparapara**

Le 14 août 1997, je dis au revoir au personnel exceptionnellement agréable du Restaurant du “Waterfront.” “Otto, tu dois revenir!”, hurlent les gens. Dès que je m’installe au mouillage à Île Iririki, il y a un problème. Mon pilote automatique électronique ne fonctionne pas, mais j’ai les indications du vent.

Ma première destination est Havannah Harbour, une baie tranquille au nord-est d’Efate qui peut être atteinte en environ cinq heures. Après être passé à côté de Devil’s Point, Port Vila disparaît. Il est peu probable que j’y revienne prochainement.

Un peu triste, je revis certains souvenirs: Les femmes de Iririki-Beach qui, de loin dans l’eau, m’appelaient “Oho”, parce que pour elles, les deux T de mon nom Otto sont un H. Nous ne danserons plus comme des fous au rythme de la musique de jazz, au “Waterfront”, avec Stan au clavier et Loritta au saxophone. Je manquerai à la course mensuelle en “Ski” et aux réunions du HHH. Plus de whisky avec Matthew, le pilote de l’avion pulvérisateur qui, maintenant, emmène des touristes dans son hydravion. Et le Dr. Franz, de “Big Island”, me manquera aussi, avec sa belle petite amie Jeannette, une noire qui parle l’allemand et dont la mère est togolaise et le père est allemand, de Stuttgart. Franz ne laisse personne s’approcher de sa petite amie, il parle de mariage et d’avoir des enfants. Il vient d’avoir soixante ans. Enfin, à chacun sa vie...

Pour ma part, je suis heureux du sort que le destin m’a réservé, mes enfants Oliver et Ronald ont grandi, et je me sens comme un père pour Jasmin, la fille de Heidi, ma deuxième femme. Il y a des années que je voulais l’adopter, mais à cause du divorce cela ne s’est jamais fait. J’ai obtenu tout ce que je voulais de la vie. Je suis très conscient d’être chanceux de mener la vie que je mène, de pouvoir aller ici et là, d’île en île, avec ma maison mobile, le “Hasta Mañana.” Je suis également heureux que mon sœur Dor prenne soin de mes affaires en Suisse pendant mon absence. Actuellement, je me sens libre et heureux et je suis en parfaite harmonie avec la nature qui m’entoure.

*Au début du mois d’août 1994, j’étais prêt à quitter le port de Gogolin. Cependant, partir seul me semblait trop risqué. “Lorsque l’on veut vraiment quelque chose, on arrive toujours à l’obtenir.” Pour suivre cette devise, j’ai passé le 8 août à préparer mon bateau. Soudain, on a frappé à la porte. C’était un français, “J’ai aussi un bateau en acier. Je peux vite voir?” a t’il demandé et il s’est présenté: Bruno. Il m’a expliqué qu’il a un voilier de 30 pieds, en acier, actuellement en construction. Quand j’ai mentionné que je projetais d’aller à Port Camargue, il m’a demandé: “Si tu cherches un membre d’équipage, je suis libre!”*

*C'était exactement ce que j'avais envie d'entendre. Nous nous sommes mis d'accord pour partir pour Porquerolles dans deux jours. Le 11 août, la mère de Bruno, Madame de Decoune Nunques — quel joli nom! — qui habite au-dessus du port "Les Leques", à l'est de La Ciotat, nous a invités à "déjeuner!" Avant le repas, nous nous sommes baignés dans l'étang voisin et Bruno m'a présenté à son fils Edouard, âgé de 15 ans, qui voulait venir avec nous aussi. Nous nous entendions bien tous les trois, alors que nous longions la côte en direction de Marseille. Pendant le jour, nous avons luvoyé contre le Mistral qui devenait de plus en plus fort au fur et à mesure que la journée avançait, et le soir nous nous sommes réfugiés dans une Calanque (crique étroite ressemblant à un fjord). Bruno connaissait cette côte comme sa poche. La météorologie prévoyait une augmentation du Mistral jusqu'à force sept, et c'est exactement ce qui arriva lorsque nous avons pénétré dans la Baie de Marseille.*

*Soudainement, une idée m'a traversé l'esprit. Faisons cap sur les Îles Baléares plutôt que de lutter contre les vents! L'idée semblait pétrifier Bruno et Edouard. "Il y a un problème," dit Bruno, "vous nous aidez à payer une partie de nos billets de retour jusqu'à Marseille; en plus, Edouard n'a pas ses papiers d'identité sur lui." Bruno a téléphoné à sa famille pour les informer de notre plan; et j'appelais Irene que j'avais prévu de rencontrer en Camargue. Nous avions assez de gas-oil et d'eau à bord, mais nous avions peu de nourriture. Du fait que j'ai acheté mon bateau avec tout ce qu'il y avait dedans, il y avait toutes sortes de schnaps, ainsi que des biscottes et quelques boîtes de conserves, toutes avec des étiquettes rédigées en danois. Cela ne nous inquiétait pas outre mesure et nous décidâmes de nous laisser porter au gré des événements. La décision de mettre le cap sur Palma de Mallorca a tout de suite été prise. Nous abattîmes, ménageant les voiles et le "Hasta Mañana" faisait une belle embardée à plus de sept nœuds. Une émotion à laquelle je n'étais pas habitué m'envahissait: Une sensation de liberté sans limites et l'impression de faire ce qu'il faut au moment où il le faut.*

*Deux jours plus tard, nous arrivions au "Real Club Nautico" de Palma. Nous avons dû faire entrer Edouard illégalement dans le pays. Encore deux jours plus tard, nous étions assis sur nos sièges, dans un avion à destination de Marseille. Le douanier laissait Edouard entrer dans son pays sans trop de problèmes. J'ai dit au revoir aux deux Français et leur exprimais ma gratitude avec une bonne poignée de main. Je prenais le train pour Nîmes pour rendre visite à Irene Wiese, maintenant appelée Guenkine, nom de son deuxième mari. Elle vit à Congénies, un merveilleux petit village. Le soir nous nous sommes assis dans le jardin pour y manger un délicieux plat de poisson et nous avons beaucoup ri. Ce qui n'a d'ailleurs pas plu à Michel, le deuxième mari d'Irene. C'est un psychiatre et il était en consultation avec un patient. Enragé, il a hurlé: je vais devoir aller faire mon travail à l'hôtel." Et il est parti avec son malade. Irene semblait aussi fatiguée de toutes ces disputes. Le jour suivant, nous sommes partis en direction de l'Espagne, dans un beau cabriolet, la BMW rouge d'Irene. Irene conduisait, pendant que sa fille Sabine*

*(dont je suis le parrain et avec qui j'ai participé à des régates en Star sur le Lac de Genève) s'est assise à l'arrière avec son petit ami. L'après-midi, nous sommes arrivés à Irena's "Moulin", une maison romantique prêt de l'Ebro à Miravet, à deux heures de route à l'ouest de Barcelone. Après quelques jours de bonheur, je prenais un vol pour rentrer à Palma de Majorque.*

*Plus tard, je naviguais jusqu'à Antraitx, accompagné de Marianne Kottmann, l'ex-femme de Norbert, un compagnon de Star, et de leur fille Corina, âgée de quatre ans. Là, j'ai rendu visite à Karin et à Roger Schellenberg, un ex membre d'équipage de la Swissair. Ils ont eux-même reconstruit leur "Finca" (ferme, en Andalousie). Après Ibiza, nous avons mis le cap vers Denia, près d'Alicant, où je pensais rester quelque temps. Mes bons amis Dorli et Heinz Tanner de Stein am Rhein, habitent à Denia depuis déjà assez longtemps. Bien que je sois devenu membre du Real Club Nautico de Denia, je décidais qu'au lieu de rester en Méditerranée, j'allais traverser l'Atlantique la même année et participer à l'"Atlantic Rally for Cruisers" (ARC). Le départ était prévu pour le 20 novembre 1994.*

*Le 5 octobre, une fois de plus, nous mettions les voiles et quitions Denia. Montgo, la montagne qui surplombe Denia, était couverte de nuages. Helen Hossmann, une ex-hôtesse de l'air, m'accompagnait jusqu'à Malaga. Le premier jour de la croisière à Calpe, Dorli, Heinz et la petite-fille Iris, sont venus à bord. C'était merveilleux d'être en route vers l'ouest. Après deux jours, un problème survenait. Helen refusait de partir de Torre Vieja sous la pluie. Je lui répondais bien clairement: "Bien, alors prenez l'autobus pour Carthagène, moi je pars." C'est comme ça que j'en suis venu à naviguer mes quarante premiers milles en solitaire et je retrouvais Helen le soir, beaucoup plus calme.*

*À Benalmadena, Gregor Zurfluh, de Brunnen, réembarquait. Le 14 octobre, nous passions auprès de l'extrémité de l'Europe et nous nous installions rapidement à la Marina de la Baie de Gibraltar. Nous avons demandé au capitaine de port quel serait le meilleur moment pour traverser le Détroit. "Pendant la nuit de samedi à dimanche, à quatre heures, deux heures avant la marée basse," fut sa réponse. Très bien, c'est ce que nous ferons. Mais je n'avais pas même une carte qui montrait tout le chemin jusqu'aux îles Canaries. Finalement, nous avons décidé d'entreprendre le voyage presque obligatoire, en funiculaire, qui conduit au sommet de la montagne. Les magasins de cartes nautiques étaient fermés le week-end, nous sommes allés chez un Suisse qui en avait quelques-unes à vendre. L'ami de Gregor, Urs Wüthrich, s'est joint à nous et nous sommes allés à "Safeway" faire les achats.*

*Le dimanche matin, nous passions la jetée à 4:15 heures et nous étions prêts à traverser le Détroit de Gibraltar. Le vent, soufflant de l'est, ainsi que les courants qui allaient dans notre direction, nous ont rapidement poussés vers l'ouest. Notre*

*radar nous était d'une grande utilité pour surveiller le trafic maritime. Nos cœurs étaient plutôt serrés lorsque nous avons quitté la Méditerranée. Le voyage de 750 milles pour rejoindre Las Palmas a été agréable, avec des changements de temps et de vents. "Ûrsel" et "Gregi" se sont avérés être d'excellents cuisiniers. Après seulement cinq jours et nuits, nous sommes arrivés dans le port de Las Palmas, le point de départ de l'ARC. Il restait un mois avant le départ de la course.*

Beaucoup de choses se sont passées. Je suis maintenant depuis un bon bout de temps dans le Pacifique. Il n'y a pas une âme en vue, l'ancre du bateau repose sur le sable, près de Moso Island, c'est la tombée de la nuit. Le jour suivant, quelques canoës pagaient à côté du bateau. Cela tombe bien puisque j'ai un paquet rempli de vêtements d'enfants que Frédérique, du "Shipibo", m'a demandé de remettre aux familles Silvia et Kammy. Ils sont surpris par ce cadeau inattendu et me remercient avec un panier rempli de fruits. L'après-midi, j'entreprends de réparer le pilote automatique. Sans résultats, le compas électronique semble hors service. Cela rend la navigation plus difficile.

Il y a plus de soixante milles jusqu'à Epi Island. Je pars le soir, et après un passage orageux j'atteins Lamén Bay vers huit heures du matin. Deux yachts familiers sont ancrés, le "Gemini Contender" et le "Orion" de Hambourg. Mona et Paul du "Orion" m'invite aussitôt à dîner. Ensemble, nous passons une soirée très animée. Paul, qui était marin professionnel, connaît beaucoup d'histoires.

Le dimanche matin, je suis le son d'une guitare et trouve quelques femmes et enfants assis dans une hutte. Il s'agit d'un office religieux, le "Ministère de la Vie Apostolique." Je suis invité à m'y joindre, et ma tentative d'accompagner les chants est accueillie avec beaucoup d'enthousiasme. À travers la baie, il y a une piste d'atterrissage sur gazon utilisée par Air Vanuatu. Pour aller jusqu'à Ranon, sur l'île Ambryn, je navigue pendant huit heures. L'île est de couleur noire, à cause de son sable volcanique. Malheureusement, les deux volcans sont cachés derrière les nuages. À sept heures, le matin suivant, on frappe sur le flanc du bateau. C'est Edward qui vend des fruits frais et des légumes. Il m'invite à l'accompagner pour connaître son jardin. Pendant plus d'une heure, nous grimpons une colline escarpée pour arriver à son jardin qui est sur le versant de la montagne. Il veut remplir un sac de kopra. Je fends les noix de coco avec une hache. Il est très habile pour enlever la chair de la noix de coco au moyen d'une spatule courbée. Après avoir travaillé pendant deux heures sous un soleil torride, le sac est plein. Pour Edward, qui porte le sac sur son dos, la descente est difficile. Il livre le kopra et en obtient près de 430 Vatu, environ quatre dollars. Le prix d'une tonne de kopra séché est de 300 dollars, sur le marché actuel.

Douglas a un magasin à côté de quelques bungalows. Son occupation principale est de sculpter des tamtams qui peuvent avoir parfois trois mètres de haut. Ces tambours sont habituellement utilisés dans les rituels. Ils ont une fente et

sont sculptés dans le tronc d'un arbre à pain. Douglas m'invite à dîner dans son restaurant. Nous sommes quatre hommes et nous entendons les femmes qui chuchotent dans la cuisine. Elles nous servent des produits des îles: igname, taro, riz, poulet, bananes frites et omelettes. En raison du mauvais temps, je décide de ne pas monter au volcan Benbow, et je navigue vers l'Île de la Pentecôte. Dans la baie de l'Homo — c'est son nom mais cela n'a rien à voir avec les homosexuels! — Je jette l'ancre. C'est à cet endroit que les hommes sautent. Tous les mois d'avril et de mai, au festival des ignames, les hommes courageux, avec des lianes attachées à leurs chevilles, se jettent d'une hauteur de 25 mètres. Qui sait, peut-être ont-ils inventé le saut à l'élastique. Très fiers, trois jeunes ni-Vanuatu me montrent ce site culturel important, mais pas avant de m'avoir soutiré 500 Vatu. Là, encore une fois, je rejoins "Pirat" sur le "Rory Mhor." Nous avons choisi le même mouillage pour la nuit, Melsisi Bay.

Il est intéressant de naviguer d'île en île. Nous passons les jours suivants dans cette baie si bien située, près de Asanvari (Maewo). Une chute d'eau jaillit sur le côté gauche de la baie, un endroit fantastique pour un bon bain ou une bonne douche. Pendant que quelques personnes nagent sous l'eau, "Pirat" plonge. À bord, il est équipé d'un compresseur de plongée sous-marine. Puis, je fais la connaissance d'Edwin. Il est fier de me montrer sa belle maison au-dessus de la baie. Il a 23 ans et il est professeur à Luganville, pour un salaire de \$300 par mois. Mais la culture du kava est plus avantageuse, c'est pourquoi il est revenu à son village. Cent kilos de racines séchées valent \$600. Nous grimpons pendant plus d'une heure pour voir les plantes. La terre est nettoyée au cours d'un processus compliqué, afin de pouvoir planter le kava. Puis nous sommes revenus au village pour boire du kava. Les racines sont lavées et déposées sur quelques morceaux de corail, puis mélangées avec de l'eau. Le liquide a un air d'eau de vaisselle; je l'ai à peine goûté qu'il me monte à la tête. Edwin me parle de sa vie dans le village. Entre autre, il me dit qu'il ne peut vivre avec une femme que s'il l'épouse. "Comment est-ce que vous faisiez, avant?" lui demandais-je. "Un petit coup dans l'herbe et personne n'en savait rien" explique-t'il en riant. S'il veut se marier, il doit payer entre 500 et 900 dollars pour la mariée.

Je ne suis pas vraiment intéressé par des contacts avec d'autres marins; je préfère commencer par connaître les autochtones. Chief Nelson donne un dîner d'adieu dans une hutte convertie en yacht club. Des jeunes gens au corps peint dansent sur des rythmes traditionnels. Au centre, il y a une table où sont posés des ignames et des taro cuits au four ainsi que du poulet et du riz. Un groupe local joue de la musique dansante. Au début, les femmes sont encore timides, il faut les inviter plusieurs fois avant qu'elles ne se décident à se laisser entraîner sur la piste de danse.

J'arrive à naviguer les 51 milles qui séparent Luganville de Santo en une journée. En passant près de l'île Ambae, vers 10.00 heures, je remarque qu'un

homme me fait désespérément des signes avec son T-shirt pour attirer mon attention. Très vite, je prends la décision de jeter l'ancre dans la baie la plus proche. L'homme, dont le nom s'avère être John, s'approche de mon bateau en pagayant et il semble en plein désarroi. "J'ai besoin d'aide. Une femme de mon village est enceinte, elle en est au neuvième mois et elle se sent très mal. Pouvez-vous l'emmener à Luganville?" me hurle t'il. Je trouve difficile d'accepter sa demande parce qu'il est très possible qu'elle accouche dans mon bateau. Mais je promets à l'homme que je vais demander de l'aide. Je note donc le point GPS où il se trouve ainsi que le nom de la femme. Peu après mon départ, Je peux entrer en contact avec un hélicoptère par VHF et informer le pilote de cette situation. Avec cela, j'ai fait ma part. Je ne saurai malheureusement jamais comment l'histoire s'est terminée. À Luganville, je jette l'ancre au "Beachfront Resort." Près de dix-neuf yachts sont ancrés dans les eaux protégées de la Baie Palikulo; je décide de ne pas y aller parce que c'est à vingt minutes en voiture du centre-ville.

Dans le seul café de la ville, je rencontre Chris du "Wandering Willy". "Hé! Où est ta petite amie Lynn?" lui demandais-je. "Nous avons eu des problèmes et elle est partie". Telle fut sa courte explication. Son bateau est attaché à une bouée au Aoré Resort. Je veux être à ses côtés dans ces moments de peine. Nous achetons deux grands biftecks et une bouteille de vin rouge. Nous ratons le ferry du canal Segund de 3.30 heures à quelques minutes près. Alors que nous attendions le bateau suivant, Chris me raconte ce qui s'est passé. Pour nous calmer, nous prenons des petites gorgées de vin de temps en temps. De retour à Aoré, notre discussion se transforme en une beuverie avec d'autres marins. Puis, lorsque la marée a monté, le canot gonflable de Chris s'est retrouvé coincé sous le quai, la misère était totale. Il était déjà très tard lorsque les steaks étaient déposés sur le grill.

Vanuatu est devenue indépendante en 1980. Avant cela, elle était sous administration française et Anglaise. Avant 1980, le parti Nagriamel, sous la direction de Jimmy Stevens, à Espiritu Santo, devenait très populaire pour sa lutte contre l'influence européenne. Stevens, dont le rêve était de rendre l'île "Espiritu Santo" indépendante et de l'appeler "République de Vemarana", avait échoué et été emprisonné pendant onze ans. Hautement respecté, ayant plus de vingt femmes, il est mort il y a deux ans alors qu'il avait plus de soixante-dix ans. Avec Russell, un fermier et le propriétaire du motel, nous visitons la tombe de Jimmy Stevens, un peu en dehors de Luganville. Elle se trouve dans une hutte et quelqu'un nous explique qu'elle n'a pas encore été recouverte de terre pour que personne ne la piétine. Quelqu'un veille encore le corps. C'est assez étonnant.

Le vendredi soir, "Ratua", la seule boîte de nuit de l'île, est ouverte. Après avoir pris l'autobus, j'arrive dans une pièce vide de 20 mètres de large sur 50 mètres de long, dont l'électricité est produite par un générateur. Peu après mon arrivée, le générateur tombe en panne pendant près d'une heure. La musique s'est arrêtée et la pièce entière est dans l'obscurité la plus complète. Lorsque l'action recommence,

environ deux cent danseurs se déplacent au rythme de la musique. Étant le seul blanc, cinq sœurs décident de me prendre sous leur protection. Les jeunes s'enivrent et vers minuit, beaucoup d'entre eux sont assommés par l'alcool et allongés un peu partout. Cependant, la danse continue jusqu'à l'aube. A un moment donné, entouré par les sœurs, j'entreprends le voyage de retour au bateau sur la partie arrière d'une camionnette pick-up. La plus âgée des sœurs décide ce qui va se passer ensuite ou plutôt ce qui ne se devra pas se passer. En tant que première-née, comme ils disent ici, elle représente la mère. Aujourd'hui, il n'y a rien à faire et je diffère mon départ pour un autre jour.

Le dimanche après-midi, vers les deux heures, j'entre dans Hogharbour Bay, au nord de Santo. Je jette l'ancre devant la station de Lonnoc Beach; Mon bateau est seul ici. La fameuse "Champagne Beach" est cachée derrière une avancée de terre, juste à côté de la baie. Je suis vraiment curieux et je mets le canot à l'eau et y installe mon hors-bord "Malte". Je fraye mon chemin autour des formations de corail. Une jolie femme à la peau sombre est assise sous un arbre. Un peu plus loin, une autre jeune femme flirte avec un jeune homme. Elle me pose les questions habituelles: "Quel est votre nom? D'où est-ce que vous venez? Où est votre femme? Est-ce que vous avez des enfants? Est-ce que vous êtes tout seul sur votre bateau?" Son nom est Damares et elle parle français. Avant que sa petite amie ne revienne, je demande à cette beauté insulaire si elle accepte d'aller jusqu'au bateau ce soir. "D'accord, je viendrai," dit-elle à ma surprise. "Mais n'allume pas les lumières, nous nous rencontrerons à huit heures sous cet arbre." Sa petite amie revient, et je continue ma visite de la plage. En route, je passe à côté de quelques maisons et de quelques huttes. Sur le rivage, des femmes et des enfants réfugiés sous une bâche me font des signes. Ils m'invitent à m'asseoir à une longue table, dehors, où sont étalés des plats préparés dans le four en terre. Mis à part un prêtre, Je suis le seul homme seul en vue. Les femmes m'expliquent qu'elles fêtent un "après mariage", parce qu'hier, un mariage a eu lieu ici. Après que le prêtre ait béni la nourriture, nous nous servons, avec les mains, bien-sûr. À la surprise des femmes et des enfants, je mange beaucoup, même un morceau de porc ruisselant de graisse. Ce n'est pas un problème pour le fils d'un fermier. De temps en temps, j'aime manger un morceau de bacon bien gras. Quand tout le monde est rassasié, les restes sont enveloppés dans des feuilles de banane et sont emmenés. Ému par leur hospitalité, je distribue des biscuits aux enfants qui se jettent sur mon sac à dos comme des voleurs.

"Champagne Beach" porte bien son nom: l'eau Turquoise recouvre la plage de sable fin. C'est merveilleux d'être le seul visiteur à se baigner. Cependant, le propriétaire terrien demande un prix d'entrée de 200 Vatu qui doivent être déposés dans une boîte portant une étiquette.

Le soir, j'arrive en avance et je m'assieds sur le bord de mon canot sous l'arbre désigné. Est-ce que Damares viendra? Soudain, un bruit et Damares se trouve



devant moi, toute maquillée, dans une belle robe bleue. De retour sur mon bateau, nous écoutons de la musique de l’Afrique du Sud et nous commençons à danser. Cependant, Damares n’est pas d’humeur à perdre du temps. “Il faut faire vite, je ne peux pas rester longtemps,” dit-elle. Donc, inutile de gaspiller tout ce temps et passons à l’action. Au moment de partir, elle me demande si elle peut revenir le lendemain avec une amie et regarder un vidéo. “Nous passerons la nuit avec toi, mais tu nous ramènera à terre, ma cousine et moi, avant le lever du jour”.

C’est une affaire. Sans allumer aucune lumière, je passe les prendre le soir suivant, comme convenu. Damares n’a pas amené une amie, mais deux: Gladys et Jocelyne. De retour sur le bateau, Damares demande: “Mi tekem swim?” Je me souviens juste à temps qu’en Bislama “tekem swim” signifie “prendre une douche”. Les malentendus occasionnés par cette langue sont plutôt faciles. Nous regardons un film d’action “True Lies” avec Arnold Schwarzenegger. Les jeunes filles crient avec enthousiasme pendant certaines scènes. Tôt le matin, avant que le village ne s’éveille, je raccompagne mes trois visiteuses à terre. Dans les tropiques, la nuit tombe très tôt et les jours ne durent que 12 heures, c’est pourquoi les gens se lève dès les premières lueurs du jour.

Je passe ici quelques jours merveilleux. La nuit, Damares prend l’habitude de dormir sur mon bateau. Le jour, je rends visite aux femmes qui font leur lessive auprès d’une source ou je grimpe les pistes escarpées qui conduisent à leurs jardins. C’est aussi ici que je rencontre la jeune mariée, Ivana. Elle a 18 ans et est originaire de Malakula. Genn, son mari, a dû payer 850 dollars pour elle. Les femmes enlèvent les mauvaises herbes dans le jardin. Toujours gentleman, je crache dans mes mains et me rends utile. Les mauvaises herbes ressemblent beaucoup à celles que l’on trouve en Suisse. Mais la technique de désherbage est différente. Les femmes n'utilisent pas de hachette, mais une machette qu'elles utilisent aussi pour ouvrir les noix de coco et préparer la salade de concombres. Elles sont très surprises que je les aide car le travail du potager, avec les laitues, les choux, les concombres et les épinards, est généralement réservé aux femmes. Le soir, Ivana vient aussi sur mon bateau — son mari, Genn, a disparu pour boire du kava. Évidemment, la curiosité était plus forte que la peur d'une dispute. Damares me dit que le mari d'Ivana l'a déjà frappée dès la première semaine de leur mariage. Les femmes s'unissent et essaient d'obtenir leurs droits en dépit de la sévérité des règles. Elles semblent toutefois heureuses de vivre et rient beaucoup.

Quand les femmes de la station de Lonnoc Beach me disent “Vous devriez épouser Damares”, je sais que l’heure de partir est venue. Le dernier soir, Chris, du “Wandering Willy”, arrive. Il m’apprend la nouvelle de l’accident mortel de Lady Diana à Paris. Je l’invite à manger un bifteck avec une salade. J’ai acheté la viande dans un magasin dans Hogharbour pour US\$1.80 la livre. Tard le soir, je reconduis Chris à son bateau et attends les signaux du rivage par lesquels Damares me signale sa présence. Intrigué par le bruit de mon moteur, Chris revient sur pont. Seulement

après avoir entendu le rire des filles, il comprend à quoi servent les signaux lumineux. Le matin suivant, il m'appelle le "Joueur du clair de lune".

La distance jusqu'à l'île de Vanua Lava est de 80 milles, et je prévois de partir ce soir. Rempli de cadeaux, je me prépare à faire mes adieux à Damares. Alors que j'ai le cœur gros, elle semble plutôt prendre la chose calmement. "S'il te plaît, envoie-moi les photos. Mi laekem yu." Cela veut dire: je t'aime. Avec un "yu Lukim" — d'adieu, je reprends la mer. Frédéric, d'Uréparapara, l'île où je me rends, me donne des lettres pour remettre à sa famille.

À 17 heures, je prends congé de mes petites amies. Chris fait sonner sa sirène. Il pleut, ce qui va très bien avec la mélancolie que je ressens. Je réussis à laisser l'île de Lahti sur babord et j'atteins la haute mer avant la tombée de la nuit. La prévision météorologique est bonne; des vents de 15-25 nœuds et une mer modérément agitée. Tout va comme je le souhaite, le matin j'atteins Waterfall Bay. Dès que j'y arrive, le chef Patrick apparaît dans son canoë. Je délivre le paquet que l'équipage du "Shipibo" m'a demandé de lui remettre. Il m'invite à une fête d'adieu sur le "Joanie D", du Canada, ancré ici.

Le principal avantage de naviguer seul est que partout où je vais, les gens sont prêts à m'aider, à me pouponner et, comme c'est ici le cas, à m'inviter. Le bon temps que j'ai passé avec Damares n'aurait pas été possible avec un équipage. J'aime ma vie et je n'ai pas mauvaise conscience de mes actes. Aux femmes, je ne fais jamais de promesses que je ne suis pas capable de tenir. J'ai une grande admiration pour cette manière d'être des gens des Mers du Sud. Les femmes ont une façon très naturelle d'être avec les hommes et leur font savoir ce qu'elles aiment. Même les hommes veulent m'aider à trouver une femme pour la nuit. "Ce n'est pas bon d'être seul le soir", me font-ils remarquer. Mais ma réponse est toujours, "je verrai, je vais me débrouiller." Après tout, Je n'ai pas la même fougue que dans le passé.

Joanie, Jack et moi avons l'intention de chercher le village qui est situé derrière la double chute d'eau. Seulement deux familles vivent là, et on nous offre du kava comme c'est ici la coutume. Les enfants placent des couronnes de fleurs sur nos têtes. Patrick fait même un petit discours et il nous remercie pour les produits d'épicerie que nous lui avons apportés. Je lui donne aussi un peu de tabac et une bouteille de vin qu'il cache soigneusement. Il y a même du homard et des crevettes pour manger. Les femmes et les enfants s'assoient à terre, sur le côté. Quand je me réveille le matin suivant, le "Joanie D" est parti. Ils se dirigent aussi vers les Îles Solomon. Pour parler franchement, je n'ai pas le droit d'aller à terre après la clearance de sortie mais je trouverai une bonne excuse au cas où j'aurais une bonne raison d'y aller.

Ma destination, l'île d'Uréparapara, disparaît derrière un mur de pluie peu après que j'ai démarré le moteur pour parcourir les derniers quarante milles. Au moment

même où je jette l'ancre, quelqu'un fait un appel sur le canal 16. C'est étrange, mon bateau est le seul se trouvant dans cette baie. "Bienvenue, je suis le chef Nicholson", se présente le visiteur. En effet, il a une radio dans cette région si lointaine. Un peu plus tard, Nicholson rame jusqu'à mon bateau. Il a 32 ans et est le chef du village. "J'ai obtenu cette radio d'un marin australien et je recharge les batteries avec un panneau solaire," m'explique le jeune homme intelligent. Puis il me demande "pourrais-je utiliser votre SSB?" En deux temps trois mouvements, il entre en communication avec Bislama et parle avec un opérateur-radio à Mota Lava et lui demande si le bateau-provisions vient bientôt. Il apporte des marchandises importantes, comme le sel, le riz, la farine, le sucre, le savon et l'essence. Ils l'attendent depuis cinq mois! Résigné, le chef dit: "Ils ne peuvent rien nous promettre. Nous sommes trop loin pour eux et pas vraiment un bon client." Après avoir utilisé la radio, nous buvons une bière ensemble et Nicholson aimerait faire une copie de la cassette de la bande "Magawirua" de Port Vila. Il apporte le magnétophone et je dois me séparer de six piles. En guise de remerciements, les gens jouent quelque chose pour moi, le soir. Deux guitares, une guitare hawaïenne et un tantam composent la bande du village. Nous nous asseyons dans une hutte éclairée par une lanterne. Impressionnant! J'aime cette soirée et je reçois un enregistrement de ce "concert" comme cadeau. Melody, la femme de Nicholson, a 22 ans et a déjà 4 enfants. Fièrement, elle pointe une de ses filles avec le doigt et dit, "je lui ai donné naissance quand j'avais 16 ans, mais j'ai eu assez d'enfant, maintenant j'ai stérilet." Elle me donne des légumes comme un cadeau d'adieu. Nicholson regarde mes sandales avec insistance et je les lui donne. Les pieds nus, mais chargé de noix de coco, je reviens à mon bateau.

La vue est fantastique sur le retour à Uréparapara. C'est une île en forme de U ouvert vers le nord-est. À ma connaissance, c'est le seul volcan dans lequel on peut naviguer. Il fait un temps splendide, avec quelques nuages dans le ciel, et un vent stable de 25 nœuds m'accompagne. Ces conditions idéales me permettent de naviguer dans cet endroit avec toutes les voiles. Le GPS marque une vitesse de 7.5 nœuds. Sur la cuisinière, une soupe de légumes cuits, avec des choux de l'île (une sorte d'épinards), des rondelles d'oignons, des bananes cuites et des patates douces. Une larme de vin blanc et une boîte de crème de noix de coco donne son goût spécial à cette soupe.

Je suis heureux de ne voir que de l'eau pendant quelques jours. Je suis à 460 milles à l'est de Guadalcanal, dans les îles Salomon. Le soir du 10 septembre 1997, les Îles Torres, les plus au nord de Vanuatu, disparaissent dans la brume. Voici, ci-dessous, quelques termes de Bislama:

Rapide: kwik, kwiktaem,

École: skul

Soutien-gorge: basket blong titi

Attendez une minute: wet smol

Arrangez-le: fiksimap

Grand: bigfala

S'il vous plaît dépêchez-vous: hareap plis

Frappez-le: kilim him

Numéro un: nambawan

**Chapitre 20**

**Les Îles Salomon et le retour en Australie**  
**Uréparapara—Honiara—Florida Group—Russell Island—Marovo Lagoon—**  
**Munda—Gizo—Bundaberg**

Les alizés sont parfaits. Je parcours 150 à 157 milles nautiques en 24 heures. La mer est agitée à 5-6 Beaufort. Je ne fais pas attention et les pâtes cuites, préparées pour accompagner mon rôti, tombent sur le sol qui n'est pas très propre. Comment est-ce qu'une femme au foyer s'arrangerait dans une cuisine qui balance sans arrêt comme en plein tremblement de terre de force moyenne 24 heures par jour? Elle arrêterait probablement de faire la cuisine. Je commence à cuire du pain avec un tiers de farine complète et deux tiers de farine blanche. Cela me rappelle beaucoup de souvenirs de ma jeunesse. Pour le petit déjeuner, il y a du riz au lait avec de la cannelle et pour déjeuner, les fameuses pâtes que j'ai ramassées par terre. Lavées et frites, je les servirai avec une boîte de compote de pommes.

Le parcours de 460 milles me prend à peine trois jours. Je me sens un peu mal à l'aise pour passer Marau Sound, à la pointe est de Guadalcanal. Juste avant le passage à travers les récifs, la mer est agitée et les vagues se brisent de tous les côtés. Donc, je ferme les yeux en espérant y parvenir. Des marques sur mes cartes, il ne reste que quelques taches un peu partout, des indications de couleur rouille. Alors, la mer redevient calme. Aussitôt que je jette l'ancre, mon premier visiteur arrive. C'est un jeune type, Raphaël à bord de son canoë. Je remarque immédiatement que ce n'est pas un canoë outrigger et que les maisons sont construites sur pilotis. Raphaël échange quelque ananas contre du miel et des vieilles boîtes de conserve. J'aime la tranquillité de cette baie, mais elle ne dure pas très longtemps. Un canoë dirigé par une jeune femme s'approche. Elle veut savoir qui je suis. Je l'invite à monter à bord et elle demande une bière. Elle se présente comme Margrit, un nom plutôt exceptionnel en Mélanésie. Elle me dit qu'elle revient de son jardin, et qu'elle et sa famille vivent dans une des maisons au-dessus de la baie. Je prends une photo d'elle et l'invite à me rendre visite le soir. En effet, elle vient, bien que plutôt en retard. "J'ai dû attendre jusqu'à ce que mon père s'endorme," s'excuse t'elle. Un début peu encourageant! Elle ne rentre pas chez elle avant trois heures du matin.

Dimanche, à sept heures du matin, quelqu'un tape sur la coque du bateau. C'est Margrit. "Est-ce que vous pouvez prendre une photo de nous?" me demande t'elle, rayonnante. Elle est en route vers l'église avec trois enfants dans le canoë. Plus tard, Arthur fait son apparition. Il a 62 ans et il échange un lot de boucles d'oreille faites à la main, contre une bouteille de whisky. "J'aime le whisky," dit-il, songeur. Sa jambe gauche semble malade—il a de l'éléphantiasis. Soudain, le ciel se couvre et il commence à pleuvoir des cordes. Je récupère l'eau avec une voile et la canalise jusqu'à mon réservoir. Je diffère mon départ pour le jour suivant, même ainsi, je

dois remplir les formalités douanières à Honiara. J'ai une bonne raison de rester: Le temps est terrible.

Les Îles Salomon sont au nombre de 922 et elles comptent environ 300,000 habitants. Le premier européen qui a aperçu ces îles, en 1568, était l'explorateur espagnol Alvaro de Mendana de Neyra. L'île Sainte Isabel est nommée ainsi en l'honneur de sa femme. Il a aussi nommé Guadalcanal et San Cristobal. La vie traditionnelle y a été conservée. En 1893, la Grande-Bretagne a déclaré les îles Salomon sous son protectorat, avec Tulagi comme capitale. La vie paisible a soudain cessé quand, en 1942, les Japonais ont occupé Guadalcanal et ont commencé à construire une piste d'atterrissage. Par conséquent, les Américains sont aussi venus sur ces îles. En dépit du grand nombre de victimes américaines, les Japonais y ont fini par subir une lourde défaite. Peu après, la flotte alliée a supporté une perte humiliante quand huit navires de guerre japonais ont envoyé quatre cotres et deux destroyers au fond de l'océan, près l'île de Savo. Depuis lors, cette région de l'océan est appelée "les fonds au son métallique." Un musée de la guerre près de Vilu honore la mémoire des soldats japonais et Américains. Après la guerre, beaucoup d'îles avaient une piste d'atterrissage. Tulagi ayant été détruite, la base américaine de Honiara a été déclarée la nouvelle capitale. Depuis 1978, les Îles Salomon sont indépendantes.

Les marins ne se rendent pas autant sur les îles Salomon qu'à Vanuatu. La raison, en partie, est le sérieux risque de malaria. Cependant c'est relativement sûr sur un bateau parce que la plupart du temps, il y a du vent. Je prends des médicaments contre la malaria (chloroquine) et je dors sous une moustiquaire que j'ai installée dans ma couchette. Il faut aussi, suivant la région, se méfier des voleurs. Le soir, je m'enferme à clé à l'intérieur du bateau et rentre le hors-bord et d'autres objets tels que les gilets de sauvetage. Les sept ans de guerre civile à Bougainville, en Papouasie, Nouvelle-Guinée, se sont terminés par un cessez-le-feu, il n'y a eu de temps, et quelques personnes indésirables ont voyagées vers le sud, rendant la région dangereuse. En dépit de tout cela, quelques marins passent la saison des cyclones dans les îles Salomon. Les autochtones sont très agressifs quand ils font du commerce. Ils veulent tout avoir, et n'hésitent pas à demander de l'argent pour l'ancrage. Il y même eu une fois où un individu voulait absolument les pantalons que je portais. Toutefois, avec un peu d'humour, on arrive à s'en sortir. Le fait qu'il n'y a pas beaucoup de marins me surprend vraiment. Je suis curieux de savoir comment font Elisabeth et le Dr. Hermann 'Scheik' Oberli. Il travaille comme chirurgien à l'Hôpital Central de Honiara depuis 1993. L'année dernière il a été très déçu que je ne vienne pas en bateau car j'avais pris un vol des Salomon Airways à Port Vila pour leur rendre visite. Cette année, ce sera différent.

J'atteins Honiara en navigant tranquillement, abrité par les îles, avec un seul arrêt en route. Naho-ni-ara veut dire, "faire face aux alizés de l'est et du sud-est." Le nom seul me prépare à un genre de port spécial. L'accueil au Point Cruz Yacht Club

(PCYC) est extraordinaire. Le club est construit dans le style architectural des Mers du Sud avec un toit ajouré. Dès que je mets le nom de mon bateau dans le livre d'hôtes, l'homme qui s'occupe du bureau et se présente sous le nom de Peter attrape le téléphone. "Je dois informer le Dr Hermann," explique t'il. Le docteur est justement en train de raccommoier un homme de Santa Cruz Island dont la mâchoire a été coupée par l'hélice de son moteur extérieur. Quand j'appelle sa femme Elisabeth, elle sait déjà que je suis arrivé. Le président du PCYC, Erg Thomas, me propose une bouée de mouillage. Je lui demande: "combien est-ce que c'est?" Il répond, "vous pouvez m'acheter une bière." Mais Reginald ne boit pas bière, seulement de l'eau minérale. J'ai donc fait un petit don en mettant un billet dans la boîte destinée au programme de navigation pour les jeunes. Elisabeth sait ce dont un marin a besoin: "Demain, nous allons organiser un dîner chez nous; nous aurons de la langue préparée au style Suisse. Apportez votre linge sale pour faire votre lessive ainsi que vos fax, que vous pourrez envoyer d'ici.

Le samedi suivant est jour de réception à l'Oberli's. Je suis invité aussi. Le haut fonctionnaire britannique Brian et sa femme Terry seront là. Short, le chef de la Police et sa femme Diana qui sont arrivés d'Afrique du Sud il y a peu de temps, seront là aussi. Je me sens flatté d'être aussi gâté par les talents culinaires d'Elisabeth dans un tel cercle de gens distingués. La conversation est animée et amusante. Les trois couples ont beaucoup voyagé et ont plein d'histoires à raconter.

Le soir, je prends contact avec la population locale au "Freeway." La boîte de nuit est ouverte du jeudi au samedi. C'est un endroit plutôt minable et je crois qu'il peut devenir craignos. Mis à part la clientèle internationale, il y a beaucoup de femmes locales qui aiment être invitées à danser. Elles ont la peau un peu plus noire que les gens de Vanuatu. Les bagarres qui commencent dans le restaurant se terminent dans la rue après l'heure de la fermeture. Le 24 septembre, j'ai de nombreux passagers pour la journée, nous allons à Red Beach. Il s'agit d'Elisabeth et de neuf autres invités: Arcadia, Jenny, Roselyn et Haley d'Australie, Praful de Fiji, Diana d'Afrique du Sud, Gaby d'Allemagne, et Joanne avec son fils Steve de Vanuatu. J'accueille les dames avec du champagne. Je me sens comme un coq dans un poulailler. À la plage, près de notre ancrage, un canon témoigne de la dernière guerre. Nous nageons et faisons la fête et le temps passe très vite. Ce n'est pas une surprise, il y a toutes sortes de nourriture délicieuse et de boissons puisque mes invités sont les membres du "Lunch-Puch-Cooking-Club."

Les invités, comme il est d'usage, veulent être mes hôtes à leur tour. Gaby et Peter Lasse servent des plats allemands. Peter travaille comme brasseur à la brasserie locale de Salomon que les Allemands ont mis sur pied. Lors de ma visite, Je suis impressionné par la propreté, tout est absolument impeccable. Peter semble régner sur ses soixante employés avec une grande fermeté. Son hobby a quelque chose à voir avec le pilotage. Il est passionné d'aéromodélisme. Il a construit un Piper avec des ailes de 2,80 mètres d'envergure. Il construit aussi des modèles

d'hélicoptères. Son fils construit actuellement l'avion ultra-léger "Faszination" pour la Compagnie Dalla à l'aéroport de Heubach, près de Stuttgart. C'est un soir divertissant et, pour changer, nous pouvons parler l'allemand. Au cours d'une autre occasion, je prends l'apéro avec Terry et Brian, le haut fonctionnaire britannique et sa femme, à leur résidence merveilleusement bien située, avec une piscine et une vue magnifique sur Honiara. Deux médecins sont aussi invités: le Dr Cameron de Perth et le Dr Victor. Brian s'occupe personnellement des grillades. Je suis heureux de boire un verre et je chante "Baltimore Shanty" avec ces invités spéciaux et c'est Elisabeth qui donne le ton.

Mon équipage féminin m'a invité à un dîner d'adieu dans une station. Les femmes sont toutes très bien habillées et elles sont d'excellente humeur. Les cadeaux qu'elles me donnent disparaissent dans mon sac à dos. J'avais prévu le coup et apporté un petit paquet à toutes. À l'ombre d'un arbre, je plaçai un collier fait à Honiara pour chacune d'entre-elles. Surprises et émues, elles acceptent leur petit cadeau et me remercient d'une bise sur les deux joues. Et finalement, j'ai la chance de pouvoir remercier Elisabeth et Scheik. Pendant le week-end, nous naviguons sur une distance de 25 milles jusqu'à Passage Sandfly, dans le Groupe Florida. Pour eux, c'est une heureuse occasion de prendre la barre d'un voilier. Avec les alizés à six beaufort, nous volons littéralement sur l'eau. Je jetai une ligne et un hameçon dans l'eau. Soudain Elisabeth s'est écriée, "On a pris un poisson!" En effet, il s'agit d'un barracuda de bonne taille. Pour le moment, nous le laissons derrière; la mer est trop agitée pour le hisser à bord. Notre ancrage est dans un coin abrité de l'Île Mbeki. Nous faisons bien d'y rester car le fond de l'océan est bien abrupt. En tant que marin expérimenté, Hermann a l'idée d'attacher une ligne de 50 mètres de long à un bateau de pêche Australien ancré sur le rivage. Aussitôt dit, aussitôt fait. Je donne la moitié du poisson à des autochtones, sur la plage, qui le jette immédiatement sur le grill en poussant des cris de remerciement à Hermann. L'autre moitié disparaît dans le four, garni avec des tranches de mangue et de la noix de coco. Elisabeth met son maillot de bain et le tuba. Je vais vérifier l'ancre—"Scheik m'a appris à faire cela."

Une fois de plus, le cercle est complet. J'ai rencontré Scheik pour la première fois durant le fameux printemps de "Chernobyl", en 1986 au championnat suisse de Star à Altnau. Il participait avec son bateau "Noelani" et son barreur de longue date Harald Menge, de Thun. La fois suivante où nous nous sommes rencontrés, c'était au "Schwert" à Stammheim. Hermann montrait son film "Smiling Transat", sur sa traversée de l'Atlantique comme capitaine du CCS "Smiling Swiss" en 1982. Il a montré un autre film sur une croisière de San Francisco à Hawaï, en 1985, avec Röbi Hunn du "Shanty Singers Steckborn" comme coéquipier. Le nom du bateau était "Coracle." Il appartenait à son beau-frère Andy Egger et était ancré au Sausalito Yacht Club. Il y avait cinq personnes à bord et ils avaient mis quatorze jours. Aussitôt arrivés à Hawaï, ils sont tombés dans une espèce de stress commun chez les Européens. L'équipage devait prendre un vol pour reprendre le travail



immédiatement, alors qu'un skipper était payé pour ramener le bateau. À propos, en 1994, j'ai navigué une journée sur le “Coracle” dans la Baie de San Francisco, lors d'une visite que je rendais à Kathy et Andy.

Ensemble, nous admirons le beau couché du soleil à Salomon—que Scheik enregistre d'ailleurs sur vidéo—et nos pensées voyagent dans le passé. Écoutons-le dire son histoire. “J'ai toujours un rêve et je n'en démords pas. Comme capitaine pour le CCS, au cours de plusieurs croisières d'entraînement, les membres de l'équipage insistaient pour que je fasse une longue croisière dans le Pacifique. Finalement, je décidais d'y aller avec le bateau “Coracle” (Cal 39): Sausalito—Hawaï—Tahiti—Hawaï—San Francisco. Mais quand cela s'est concrétisé, je me suis retrouvé seul. J'ai mis une annonce dans le bulletin du CCS, mais aucun marin n'y a répondu. Un seul candidat s'est présenté mais ce marin pensait qu'il serait payé pour la croisière. Cela a fini en une version plutôt réduite du voyage. De San Francisco à Hawaï, Andy Egger était capitaine avec Hansueli et Marlies Albrecht comme équipage. J'ai pris la relève comme capitaine de Hawaï à San Francisco sur le chemin du retour. Quand j'ai demandé à Röbi Hunn s'il était de la course, lui aussi a répondu que oui. Il y avait aussi Doris Füllemann de St. Gallen et Max Hauert de Bâle.”

J'ai rencontré Scheik une nouvelle fois en mai 1993 dans un blockhaus du Schweizer Luftwaffe (armée de l'air Suisse), pendant son service militaire comme médecin. À ce moment-là j'étais nerveux et indécis. Je me demandais: “Qu'en sera t'il de moi lorsque je prendrai ma retraite?” Au cours d'une sérieuse discussion, Scheik revenait avec cette idée d'acheter un yacht et de commencer à naviguer. “Otti, fais-le! Je suis moi-même en route vers de nouveaux horizons. Je vais laisser mon travail de médecin-chef à la clinique de Meiringen, et commencer un nouvel emploi, comme chirurgien à Honiara, sur les Îles Salomon.” Heureusement, sa femme a consenti à vivre une telle aventure. “Otti, peut-être pouvez-vous nous emmener jusqu'à Los Angeles par avion.” Et c'est ce que j'ai fait. Le 4 septembre 1993, Elisabeth et Hermann étaient dans la cabine de pilotage de mon MD-11 en direction de Los Angeles. “En plein vol, vous avez changé le cours pour que nous puissions faire une photo d'un Jumbo Jet de la British Airways qui volait juste au dessus de nous.” Nous rappelait Elisabeth. “Et à Los Angeles vous avez eu beaucoup de mal à trouver votre place de stationnement!” Au lieu d'aller à l'hôtel, nous sommes allés directement à Santa Barbara pour y rendre visite à des parents à eux. Avant que je rentre en Suisse, ils ont organisé une soirée et j'ai dû donner les galons de ma chemise de pilotage en souvenir de notre vol ensemble.

Qu'est-ce qui a poussé Hermann à partir aux Îles Salomon? L'annonce de l'offre d'emploi avait été faite internationalement et quarante-sept médecins du monde entier y ont répondu. Finalement, il a été choisi parce qu'il avait de l'expérience des Mers du Sud, pour avoir travaillé plusieurs années comme chirurgien à Apia, à Western Samoa.

Hermann explique, “ce que je trouve fascinant ici, c'est qu'avec un petit effort je peux en faire bien plus que je ne ferais dans un pays hautement modernisé comme la Suisse. Là, les coûts massifs par rapport aux bénéfices ne sont pas si bons quand a les compare au pays du tiers monde. Par exemple, une jeune fille de seize ans qui s'était cassé la partie inférieure de sa jambe huit ans auparavant est venue à moi avec sa jambe qui formait un angle de 45 degrés. Les Rayons X ont montré que la fracture n'avait pas encore guéri. Après une opération, elle pouvait recommencer à utiliser sa jambe et retrouver son sourire.” La jambe avait été stabilisée de l'extérieur, ce qui est une spécialité Dr Oberli. J'ai rendu une visite à cette fille à l'hôpital. Une autre fois, Hermann a été appelé à Malaita. Une femme était prête à accoucher et l'enfant était dans une mauvaise position. Il a dû faire une Césarienne pour donner le jour à ce bébé.

Nous aimons ces belles soirées à boire un verre de vin et je suis heureux d'être ici à Salomon. Le lendemain, nous explorons les baies des alentours et nous nous apprêtons à rentrer à Honiara. Je suis heureux que le vent soit encore assez fort— nous devons même enrrouler le génois à moitié. Pour l'instant, l'anémomètre indique 8 beaufort. Nous luttons contre d'assez grosses vagues et c'est l'occasion pour que je montre mon régulateur d'allure à Hermann. Il essaie d'enregistrer tout le voyage sur vidéo. Sa caméra-vidéo est étanche.

Quand Scheik est à la barre du “Hasta Mañana” il est dans son élément et aime indéniablement ce moment. “C'est ce qui me manquait,” hurle t'il, heureux. Il n'y a pas qu'à l'hôpital qu'il est actif. Comme vice-président, il est responsable du programme de navigation pour les jeunes. La flotte du programme est composée de douze “Optimists”. Il y a des cours dans quatre classes différentes. Scheik représente la base CCS à Honiara. Bientôt, la course du "Royal Queensland yacht squadron" ne s'arrêtera plus à Gizo dans la Province de l'ouest mais le port de Honiara deviendra leur port d'arrivée. Le PCYC se prépare déjà pour cet événement important. Ils veulent construire un ponton et de meilleurs amarrages.

À l'emplacement du PCYC, il y a trop de ressac pour laisser les bateaux à l'ancrage. La plupart des yachts essaient de rester peu de temps. Le “Joanie D” est ici, avec Joanie et Jack, et à côté d'eux, se trouvent le “Gemini Contender” avec Klaus et Dietrich, le “Bravura” avec George, un américain et le couple suisse Lotti et Marcel de Toggenburg comme équipiers. J'aime mon séjour au PCYC, il s'y passe beaucoup de choses. Avec plus de cent membres, je trouve que c'est le meilleur yacht club dans le Pacifique. Vous ne devez pas obligatoirement être marin pour en faire partie.

C'est aussi ici qu'on trouve la bière la moins chère de toute la ville. Le grand moment de la semaine est le mercredi soir, quand il y a une loterie pour y gagner deux gros lots. Et donc c'est un mercredi, quand j'organise la fête de mon départ. Une fois de plus, il est difficile de partir.

Pendant que je suis à Honiara, je reçois mon compas électronique et je l'installe immédiatement. Et voilà, le pilote automatique fonctionne parfaitement maintenant! Le service après-vente créé par Günther à "Tecnautic" est efficace et je lui en suis reconnaissant. Je remplace également quelques câbles de mon inverseur parce que depuis qu'un câble s'est cassé, je ne peux reculer. Toutefois, il faut que ce système fonctionne lorsqu'on navigue auprès des récifs. Le 2 octobre je hisse les voiles et me déplace avec le pilote automatique, le long de la côte, dans le "Iron Bottom Sound". Ma destination est le Tamea Resort, à vingt milles d'ici.

Je suis d'une excellente humeur, à bord tous les appareils fonctionnent. Quand j'arrive à Tamea, je jette l'ancre à côté du yacht "Free Pont" de Nouméa, avec Françoise et Pierre. Je suis encore à Guadalcanal, pas très loin de Elisabeth et de Hermann. Est-ce que mon ami renouvellera son contrat qui expirera bientôt? Je ne sais pas. Est-il, selon ses propres paroles, devenu prisonnier de l'île? En tout cas, il a largement contribué aux besoins de l'île en y travaillant comme médecin. Chaque fois qu'on parle de lui, les yeux des gens brillent. Tout le monde semble le connaître.

Sur la route de Marovo Lagoon, je fais une escale à Yandina sur Russell Island. Au quai du copra, je m'installe vite le long d'un autre bateau pour la nuit. Joakim, le capitaine d'un bateau pour le copra (il coûte approximativement USD\$150) me prévient: "Gardez votre moteur extérieur et tous les objets à l'intérieur de votre bateau pour la nuit. Soyez sur le qui-vive! Il y a des rats." Je ferme chaque recoin et m'enferme dans le bateau. Mon sommeil prend fin lorsque le bateau auquel je suis amarré veut partir. Bien que je sois prêt à partir aussi, je décide de dormir un peu car c'est dimanche. J'atteins Marovo Lagoon peu après midi, le moment idéal pour traverser les récifs Mbili; à cette heure du jour les passages peu profonds sont très visibles. Mon échosondeur est extrêmement pratique. Derrière la première île où l'eau a six mètres de profondeur, j'ai laissé tomber l'ancre. Je suis dans une baie où se trouvent quatre bateaux. Je ne suis pas un mouton, et préfère être seul. Je ne reste cependant pas très longtemps seul.

Des canoës apparaissent et un homme nommé Willy me vend un poisson. John dont le canoë est chargé de nombreuses sculptures veut les vendre ou les échanger contre quelque chose d'utile. Il aimerait même échanger un grand masque contre mon hors-bord. Je refuse. Ces sculptures sont une spécialité de cette lagune et une source importante de revenu. C'est seulement à la tombée de la nuit que je réussis à me débarrasser de l'insistance de John. Bien qu'il soit un fidèle de l'église Adventiste du Septième Jour et qu'il ait dû renoncer à l'alcool et au tabac, il ne semble pas très enclin à refuser un drink. "Je ne bois jamais dans le village, mais seulement sur les voiliers," dit-il en souriant. Quand il sourit, on voit que ses dents ont une couleur rougeâtre et c'est un signe qu'il mâche de la noix de betel, la bière du pauvre. Dans les Îles Salomon, les gens ne boivent plus de kava mais les

hommes et les femmes mâchent cette noix verte avec une sorte de craie, un produit qui est vendu sur de nombreuses plages.

Marovo Lagoon a 45 kilomètres de diamètre. À Mbatuna, il y a une mission Adventiste et un petit aéroport. Étant donné qu'il n'y a pas de routes, les gens se déplacent sur l'eau. Je passe quelques jours à Chea et je suis traité comme un ami. Je connais un peu, grâce à cela, la vie des gens du village. Tous les jours, les cloches sonnent à sept heures du matin, quand les jeunes font la prière matinale. Tout le monde travaille très dur. Les femmes travaillent dans les jardins; les hommes sculptent ou vont au Uepi Resort pour y vendre leur travail. C'est seulement après avoir acheté quelque chose à Derick, le chef du village, qu'ils me laissent tranquille. Le soir, les femmes prennent une douche —habillée d'un morceau de tissu, sous sur la plage, debout sous la pluie. Puis c'est le tour des hommes. Silva passe quelques films vidéos qu'il m'a empruntés et demande un dollar à chaque spectateur. Cela est justifié, parce qu'il a dû brancher son petit générateur. Le soir, tout le monde se rassemble encore pour prier à sept heures; et c'est pareil tous les jours. Le jour du Sabbat, il y a une messe plus longue. En dépit de la domination de l'église sur la population, les gens semblent heureux de vivre. Fumer et boire est autorisé dans la mesure où vous le faites loin de l'église. En tout cas, quand Roy, le beau-frère de Derick, me rend visite sur mon bateau, il veut boire une bière tout de suite et il demande à voir un "film bleu." Le soir, il envoie sa plus jeune sœur me faire une visite. "Elle est libre de baiser si elle le veut" m'explique-t'il. "Elle ne s'est pas mariée et elle n'a pas de petit ami." Aussitôt que la nuit tombe sur le village, elle arrive dans son canoë. Nous nous entendons bien.

Edvard Hviding, un norvégien, a fait des études approfondies dans ce village pour l'université de Bergen. Il a obtenu son Doctorat en écrivant deux livres qui ont été distribués dans toutes les écoles dans Marovo Lagoon.

Je quitte la lagune par Helebar, d'une profondeur de cinq mètres. À Tetemara (Viru Harbour), je suis assiégé par une horde d'enfants dès que j'arrive à terre. Un petit garçon d'environ cinq ans attrape ma main et ne la lâche plus. C'est le Sabbat, c'est à dire dimanche pour les Adventistes. Les enfants m'accompagnent jusqu'à un canon japonais qui est en exposition dans l'entrée du port. Je veux prendre une photo des enfants sur le canon. "Cela n'est pas autorisé le jour du Sabbat," m'explique un jeune homme nommé Frazer, "à moins que vous fassiez un don à l'église." Je mets ma contribution dans une enveloppe et la remets avant le service du soir. Devant la communauté rassemblée, après m'avoir remercié, on me déclare le bienvenu. Des enfants de tous les âges détendent l'atmosphère avec leurs chants. Ils chantent avec tout leur cœur et ils semblent aimer cela. Les Mélanésiens de l'ouest sont d'une couleur bleu-noire, sveltes et beaux avec des traits fins, ouverts.

Après quelques heures de navigation, j'atteins Munda, situé dans une lagune pittoresque où je jette l'ancre devant "Agnes Lodge". Agnes a 78 ans et son mari 89.

Ils ont dix enfants. Bien sûr, les enfants se sont mariés et ont leurs propres enfants. Je me demande si Agnes sait le nom de chacun de ses 70 petits-enfants par cœur. Pendant que je suis ici, je fais de la plongée avec les "Plongeurs de Salomon." L'année dernière, à Port Vila, j'ai obtenu mon certificat "PADI", et un monde nouveau s'est ouvert pour moi. Au loin, près du récif, je rencontre des mantas, des tortues et des requins. Une combinaison de plongée n'est pas nécessaire parce qu'ici la température de l'eau est de 28° C. Munda possède une énorme piste d'atterrissage qui a été construite par les japonais pendant la deuxième guerre mondiale. Le "Twin Otter" des Western Pacific Airways atterrit en plein milieu du village, à deux pas de "Agnes Lodge". Un peu à l'est, je visite un dépôt Américain qui date de l'époque de la guerre. Aujourd'hui, les femmes utilisent les ailerons en aluminium des avions comme planches à laver.

J'atteins Gizo en une demi-journée. En entrant, je passe à côté de Kasolo, l'île où John F. Kennedy et dix de ses membres d'équipage ont pu sauver leur vie le 1<sup>er</sup> août 1943, après que leur navire-patrouilleur a été coulé par les Japonais. C'est la raison pour laquelle Kasolo est souvent connue sous le nom de "Île Kennedy." Ma visite se limite à faire le plein de carburant, faire les courses, aller au night-club à l'Hôtel Gizo et repartir. Le 18 octobre 1997, j'entreprends le long parcours de 1045 milles— presque 2000 kilomètres—vers Bundaberg, en Australie. Je suis curieux de savoir comment cela se passera. Je risque d'avoir du mal à lutter contre les alizés. L'autre possibilité serait de naviguer jusqu'à Cairns en quatre ou cinq jours et de là, aller lentement mais sûrement vers le sud, protégé par la grande barrière de récif. En tous cas, je suis sûr que je veux retourner à la marina Lawries—à l'est de Brisbane—où je me suis tant plu l'année dernière.

Je me rends bientôt compte que je me dirige tout droit sur Bundaberg sur un seul bord, tribord amure. Les premiers jours tout se passe bien, mais il vaut mieux ne pas jurer avant que le jour se termine. Soudain, mon éolienne commence à vibrer. Le pataras s'est brisé et le morceau restant a endommagé une des lames de l'hélice. Je dois donc l'éteindre. La quatrième nuit s'avère être vraiment dure. Il commence à pleuvoir et le vent a augmenté et souffle à 8 Beaufort. Cela veut dire que je dois prendre 2 ris et enrouler le génois aux deux-tiers. La mer devient de plus en plus agitée et c'est alors que cela se passe! Et bang! L'étai du génois enrouleur casse! L'installation entière pend ne tient que par la drisse du foc, mais qui sait pour combien de temps encore.

Le génois ne peut plus être enroulé. Dois-je tout affaler? Ça non plus, ça ne va pas. Peut-être vaut-il mieux attendre que tout tombe. Pendant que je navigue, je suis bouleversé de voir que la lumière pendille au bout de son fil. Les vis ont dû se défaire. Le jour suivant, la lumière se trouve sur le pont, l'ampoule encore intacte. Le vent se stabilise à 20-25 nœuds. Deux jours plus tard, un bruit me fait sursauter. La totalité de l'installation se trouve dans l'eau, sur le flanc du bateau. Avec une ligne, et l'aide du winch de tribord ainsi que quelques efforts considérables, je

soulève le tout et l'accroche aux rails. À l'arrière, le tout pend à environ cinq mètres et se tape contre les vagues. Maintenant, je mets le tourmentin sur le bas étai. Bien, aujourd'hui, après cette mésaventure, mon voilier est de nouveau entier. Au moins, j'ai appris quelque chose. Il paraît sensé avec un vent de plus de 25 nœuds d'enrouler complètement le génois et d'établir le tourmentin sur le bas étai pour soulager la pression sur le grément lorsque l'on remonte au près sur un long bord. Les dégâts occasionnés à l'enrouleur auraient pu se produire à un moment encore bien pire; maintenant que je suis, si je peux m'exprimer ainsi, sur ma route de retour en Australie. Les marins qui naviguent sur de longue distance, surtout ceux qui voyagent en solitaire, doivent être préparés pour ce genre de déboires. Je me sens comme un coureur cycliste qui grimpe la dernière colline avant la ligne d'arrivée. Le dixième jour, Bundaberg apparaît devant moi, le temps est splendide. Bien fatigué, j'arrive en Australie le 28 octobre 1997. C'est drôle, je suis arrivé exactement le même jour que l'année dernière à Brisbane. C'est le printemps ici et mon cœur bat très vite.

En une traversée de deux jours, j'atteins le Port de plaisance "Lawries", à Mooloolaba, en empruntant le "Great Sandy Straight". Est-ce que les vieilles connaissances seront heureuses de me revoir: "Hé! compagnon, comment est-ce que cela s'est passé?" est la première chose que j'entends dans le port.

**Chapitre 21**  
**La Côte de Corail**  
**Mooloolaba—Cairns—Cooktown—Cape York—**  
**Le Détroit de Torres—La Mer Arafura—Darwin**

“Naviguer sur la grande barrière de Corail” est le titre du guide de navigation de Alan Lucas. Sans ce livre, un marin serait perdu à l'intérieur du récif de la mer de corail. Mais Je ne suis toujours pas prêt pour le départ. Au commencement du mois de mars 1998, une grande quantité de travail attend d'être faite sur le “Hasta Mañana.” Je dois me dépêcher, parce que j'aimerais naviguer vers la mi-avril au plus tard.

Bientôt, je deviendrai un citoyen honoraire du Port de plaisance de Lawries. Mon visa pour l'Australie est valide pour six mois. En tout premier lieu, je dois réparer mon “Profurl”, l'enrouleur. Je dois juste remplacer une liaison, le reste peut être réparé. Nous avons installé un nouvel étai. L'étai, d'un diamètre de 8 millimètres, a cassé sous le sertissage supérieur après 7 ans et 20.000 milles d'utilisation. Jock, un jeune marin australien du bateau "Sea Cow", m'a aidé durant quelques jours. Je m'en suis sorti avec une dépense de \$900 (Australiens) jusqu'à maintenant. Cependant, la réparation du genois déchiré m'a coûté \$400 supplémentaires. J'ai aussi fait un sac pour le tourmentin et ainsi je peux l'avoir sur le pont Prêt à être hissé.

Entre-temps, j'ai commandé les cartes nautiques pour cette année. Je pense que la meilleure manière est de faire des copies chez "Bellingham Chart Printers", du Ministère Américain de la Défense, aux Etats-Unis. On peut les commander à l'échelle 2/3. Je me suis aussi inscrit pour le Darwin-Ambon-Yacht-Rally qui commence le 25 juillet. Les frais d'inscription sont de \$700 mais ils incluent de nombreuses réceptions et le permis de naviguer en Indonésie. Je ne sais pas vraiment si le rallye aura lieu car la situation en Indonésie est assez chaotique.

Sur mon bateau, j'ai remplacé le ordinateur analogique par la plus dernière version du pilote automatique digital "Tecnautic". Ces instruments sont faits de telle manière que je peux maintenant me débarrasser de trions de mes répéteurs. Grâce au ordinateur tout est sur le même boîtier, le sondeur, les informations pour le pilote hydraulique, tout est transmis à l'aide d'un câble. Cette installation m'a coûté plus de SFR 2500. (USD\$1700.) Puis Charlie sort mon bateau avec le Travel-Lift. Avec l'aide de Jock, les deux gallons d'anti-fouling que j'ai rapporté de Vanuatu sont utilisés rapidement. J'utilise un produit asiatique qui est plus sûr. Après cinq jours à peine, mon bateau est de retour dans l'eau.

Le matin du 12 avril, Jock coupe la ligne avec les mots “garde ta banane en l'air!” en référence à ma nouvelle adresse e-mail: [hastabanana@hotmail.com](mailto:hastabanana@hotmail.com). J'ai

eu l'idée de ce nom parce que les gens m'appelaient souvent à la radio et disaient “Hasta Bananas” au lieu de “Hasta Mañana.”

De temps en temps, je vais à un Internet Café vérifier mes e-mails. J'en profite pour lire le “Blick” ([www.blick.ch](http://www.blick.ch)) pour savoir un peu ce qui se passe en Suisse. Par exemple, je reste en contact à travers e-mail avec Pit Häberlin, l'organisateur de la régata du YCS. Je l'ai vu rapidement à Bangkok. Nous avons pris plaisir à boire une bière sur le patio de l' “Oriental” et nous en avons profité pour nous rappeler le bon vieux temps. Après sa retraite de la Swissair, Pit pilote en tant que capitaine pour la Thai Airways.

Ce matin, j'ai commencé de bonne heure sur “Hasta Mañana”, parce que je dois traverser Wide Bay, à près de 60 milles d'ici. À cause de ses eaux peu profondes, elle peut seulement être traversée quand l'océan est calme. Tout marche pour le mieux. Peu avant la tombée de la nuit, je me trouve dans Tin Can Bay, dans le Grand Détroit de Sable. C'est situé à l'abri de Fraser Island, la plus grande île de sable du monde. Du moins, c'est ce qui est écrit dans le guide. Le mauvais temps qui était prévu ne me rattrape pas avant Harvey Bay. Je me réfugie à Burnett Head Marina, à Bundaberg. Bundaberg est une petite ville calme, connue pour ses plantations de canne à sucre et pour le rhum “Bundi”. C'est aussi ici qu'est construit le Ultra-Léger “Jabiru”. Après avoir fait une pause d'une journée, je continue vers le nord. La Grande Barrière de Récif commence juste au nord de Bundaberg. J'avance entre la terre ferme et le récif, d'ancrage en ancrage, parcourant entre 40 et 40 milles par jour. Quelquefois, je suis ancré dans une baie du continent, quelquefois dans une île. Vu de l'océan, la côte semble triste. La plupart des îles sont inhabitées. Seulement quelques-unes ont des Complexes hôteliers de luxe ou des terrains de camping. Le soir, je suis généralement le seul au mouillage. Aucun autre voilier n'est en route à cette époque de l'année. Il n'y a rien, rien ne se passe, c'est l'endroit idéal pour un couple qui veut être seul. Je me souviens avec mélancolie de l'année dernière, dans le Pacifique Sud, lorsque je visitais la Nouvelle Calédonie, Vanuatu, les Îles Salomon. Là-bas, des canoës seraient arrivés immédiatement. Au moins le temps est assez bon et peu changeant, avec des alizées se maintenant à 5-6 Beaufort.

Finalement, les Whitsundays paraissent à l'horizon. Sur l'Île Hamilton, il y a même des gratte-ciel et sur l'Île Lindeman il y a un Club Med plutôt laid, du moins c'est ainsi que je le vois de mon bateau. Pour plus de confort, il y a un aéroport sur chaque île. C'est un endroit agréable pour naviguer et c'est possible d'affréter des bateaux au Port de plaisance Abel Point, à Airlie Beach. J'ai passé quelques jours dans le port de plaisance. Airlie Beach est un site touristique bien animé, remplie de logements pour les randonneurs, comme “Magnums” “Beaches” ou “Koalas.” Elle est remplie de jeunes voyageurs qui profitent du grand choix de sports aquatiques. Mais il faut être prudent! De novembre à avril, selon le temps, on y rencontre de nombreuses méduses venimeuses. Il n'est pas moins dangereux de “nager” dans la discothèque, le soir.



Je continue mon chemin à travers le Passage Gloucester où il y a seulement un mètre d'eau en dessous de ma quille. Généralement, c'est très facile d'ancrer le long de la côte. Ce n'est jamais très profond; même à quelques milles au large, il y a rarement plus de 25 mètres de profondeur et les fonds sont sablonneux. Vers la fin avril, je suis ancré à Horseshoe Bay, près de Magnetic Island, à l'est de Townville. L'endroit est excellent pour nager et il y a de belles et longues promenades à faire dans les baies des alentours.

Mais je fais une autre découverte inquiétante. L'eau salée entre en abondance dans les fonds. Finalement, je trouve la cause: Le tuyau d'échappement dont la température est refroidie avec de l'eau, a deux fuites. Cela veut dire que je dois vider le fond de cale chaque soir.

L'entrée du Canal Hinchinbrook est bien marquée par des feux directionnels. Dès que la nuit tombe, je jette l'ancre près de Haycock Island. L'eau est calme, comme s'il s'agissait d'un étang, mais soudain le ciel se couvre et il commence à pleuvoir très fort. Aucune surprise, puisque je suis au sud de Tully, l'endroit le plus humide de l'Australie, avec plus de quatre mètres de pluie par an. C'est sur l'île Hinchinbrook qu'est le sentier de randonnée de Thorsborne de 32 kilomètres de long que j'entends bien parcourir avec Susi dans un avenir proche. Le 3 mai se transforme en un dimanche télé. Je navigue le long de la côte et je peut capter la chaîne 9 qui offre des émissions de sports du monde entier. De temps en temps, je m'éloigne de la télé pour jeter un coup d'oeil si un bateau ne croise pas ma route. Avant d'atteindre Cairns, je passe la dernière nuit à l'abri, à Fitzroy Island.

J'arrive finalement à Cairns le 4 mai, après avoir parcouru 807 milles. J'obtiens une place à "Marlin Marina" qui vient de réouvrir après avoir été victime du cyclone "Justin" l'année dernière. Cairns, capitale du "nord lointain", est totalement dédiée au tourisme, avec d'innombrables hôtels de toutes les catégories, des restaurants et des discothèques. Tout le monde est mélangé—les randonneurs, les gens qui voyagent en groupes et ceux qui sont seuls. En plus de faire de la plongée sur le récif, d'autres activités, comme le rafting, les promenades en kayak, le saut à l'élastique et le parachutisme me sont proposées. Cairns est le dernier endroit où je peux effectuer des réparations sur mon bateau avant d'aller à Darwin. Sans plus attendre, je fais souder mon tuyau d'échappement et je fais le nécessaire pour que "Hasta Mañana" soit en parfait état.

Au Yacht Club de Cairns, l' "association des marins" organise des rencontres. Klaus et Dietrich du "Gemini Contender", d'Afrique du Sud sont ici, ainsi que Mona et Paul du "Orion", de Hambourg. Je fais aussi la connaissance de Susi et de Gianni de "Isola" de Puschlav. J'ai mis une petite annonce sur le tableau d'affichage: "Cherche équipage féminin jusqu'à Darwin: une ou deux filles. Désolé, pas d'hommes." On verra ce qui arrivera. Mais, tout d'abord, j'attends Susi qui, une fois

de plus confie sa vie à Singapour Airlines et vole de Zurich à Cairns. Je me sens optimiste, et j'attends les trois semaines suivantes avec mon ami de Suisse.

Une fois arrivée, nous avons pris un autobus jusqu'à Cardwell, le point de départ de la piste Thorsborne sur Hinchinbrook Island. Il pleut lorsque d'autres randonneurs et nous même, sommes sur le ferry qui nous conduit à l'île. La piste traverse souvent la jungle et nous pensons qu'il doit beaucoup pleuvoir. Nous avons passé trois nuits dans notre tente sur cette île—une sur la plage, et deux auprès des chutes d'eau et de beaux étangs pour nager. Nous avons traversé beaucoup de rivières, ce qui peut être bien pratique. Si vous avez soif, tout ce que vous devez faire est se baisser et boire l'eau cristalline. Mais il faut être prudent. Sur une des rivières que nous avons traversée, il y avait ce panneau: "Soyez prudent! Présence de crocodiles." Il peut y avoir des crocodiles de mer ("salties") et ceux-ci sont dangereux. Pas très rassurés, nous avons cherché un endroit qui semblait à peu près sûr pour traverser la rivière.

Ensuite, nous nous sommes envolés vers Alice Springs, dans le "centre rouge" d'Australie. Depuis que j'ai lu "Une Ville Comme Alice" il y a trente ans — une histoire d'amour écrite par Nevil Shute—je voulais connaître cet endroit. Après avoir passé une nuit chez "Elke", pavillon pour les randonneurs, pavillon du garde du randonneur, nous sommes partis vers l'ouest par la fin de la piste Larapinta dans la chaîne de montagne Mac Donnell. Éventuellement, une fois la piste finie, vous pourrez marcher 200 kilomètres à pied jusqu'à Alice Spring ou, bien sûr, aller dans le sens contraire. Nous pesons le pour et le contre. En réalité, le fait que nous ne puissions obtenir de l'eau que tous les deux jours signifie que Susi et moi devons en emporter chacun huit litres et que notre sac à dos pèsera plus de 25 kilo. Cette piste est incroyablement belle, tout comme le temps. Il fait chaud durant la journée et frais le soir. Le désert est vivant! Le sol brun rougeâtre chatoie parmi les spinifex, une herbe épineuse, et nous marchons à l'ombre des différents types d'eucalyptus. Nous sommes en communion avec la nature et nous ne rencontrons pas un seul randonneur sur cette piste, à l'exception de quelques touristes auprès des étangs à l'exemple de "Glenn Helen Gorge" ou de "Ormiston Gorge" qu'ils rejoignent en voiture. Les lits de rivière sont secs et la piste passe parfois près d'un étang. Les détenus d'une prison d'Alice Springs ont eux-même construit cette piste. Les terrains de camping consistent en un lieu pour le feu et rien d'autre. Il est facile de trouver du bois à brûler. Le soir du sixième jour, nous atteignons l'extrémité ouest de la piste, à "Serpentine Gorge". Dommage, nous aurions aimé continuer à marcher. Le lendemain, nous faisons du stop pour retourner Alice Spring. Nous sautons la visite des alentours de Ayer's Rock et de King Canyon, nous n'utilisons même pas la voiture de location pendant trois jours, le prix étant inclus dans le billet de Susi. Au lieu de la voiture, nous explorons Alice Springs en vélo.

De retour à Cairns, j'essaie de donner le goût de la navigation à Susi. Un jour pluvieux et venteux, nous avons hissé la voile pour Green Island, située à trois

heures de navigation. Susi aime cela, en dépit de la mer qui est très agitée jour et nuit, même lorsque le bateau est ancré. Elle paraît être faite pour naviguer. Nous rentrons le jour suivant. Susi veut passer le dernier jour avant son départ à bord du "Passion of Paradise." Sur ce bateau nous recevons une drôle, mais sérieuse introduction à la plongée et nous passons trois heures sur le récif. Il y a une cinquantaine de touristes sur le bateau, principalement des jeunes. Après une première plongée, Susi émerge des profondeurs de l'eau, heureuse, et décide de replonger une deuxième fois. Le temps passe trop vite. Bientôt, Susi partira pour la Suisse.

Entre-temps, une femme a vu mon annonce au Yacht Club: "cherche équipage féminin". Elle semble intéressée. Son nom est Geralda, elle est hollandaise et elle aimerait emmener ses deux petites amies avec elle. Donc il semble que j'aurai trois femmes à bord; plus un type qui aimerait aussi naviguer avec nous: Markus, un jeune Suisse d'Opfershofen, près de Weinfeld.

Pourquoi est-ce que j'aime naviguer avec des femmes? Elles sont beaucoup plus flexibles que les hommes. La plupart du temps, elles savent faire les courses, faire la cuisine et nettoyer un bateau. En plus de cela, l'ambiance est souvent plus agréable avec des femmes à bord. C'est la raison principale. Et honnêtement je ne pense pas au sexe. Dès qu'il s'agit de naviguer, les femmes apprennent très vite à faire les quarts.

Pourtant, cette fois, mes plans ne fonctionnent pas. Lorsque Markus et moi devons rencontrer nos membres d'équipage féminins pour faire les courses, elles ne viennent pas au rendez-vous comme convenu. Nous nous retrouvons devant le "Woolworth" et nos visages changent dès que nous comprenons qu'elles nous ont posé un lapin. Je pense, "Cela commence mal" Nous sommes furieux. De retour à bord, nous trouvons un petit mot très court qui nous explique qu'une des filles a trouvé du travail. Nous n'avons plus jamais entendu parler d'aucune d'entre-elles.

Le 7 juillet, nous appareillons pour 450 milles jusqu'au Déroit de Torres après avoir rempli notre réservoir avec du gas-oil à 60 cents le litre. Durant cette traversée, nous faisons des étapes journalières à l'intérieur de la Grande Barrière, en suivant des routes où il peut y avoir beaucoup de circulation. Bien que Markus ait peu d'expérience en navigation, nous devenons rapidement une bonne équipe. Peut-être en arriverai-je au point de dire: "Pas de femme à bord, moins de problèmes." Qui sait?

Nous avons passé Cape Tribulation, appelé ainsi par James Cook. C'est là que, en 1770 d'après ses notes, son bateau "Endeavour" a échoué et a commencé faire eau sur le récif qui est appelé maintenant "Endeavour." Après qu'il ait soulagé le bateau du poids de ses canons et réparé les fuites, lui et ses 94 hommes ont réussi à remonter le fleuve "Endeavour" jusqu'à Cook Inlet, aujourd'hui Cooktown. C'est là où il a fondé la première colonie européenne en Australie. Joseph Banks, un

naturaliste de l'expédition, rassemblait de nombreuses plantes et faisait la première description du kangourou. Après 48 jours, le bateau était réparé et James Cook attendait des vents favorables pour rechercher une sortie du récif.

Nous nous sommes arrêtés à Cooktown et nous avons visité le Musée Cook. Un peu plus au nord, nous sommes impressionnés par Lezard Island. Nous passons une nuit dans la lagune, à l'est, puis deux autres nuits à Watson Bay. La vue, à Cook-Lookout (358 mètres au-dessus du niveau de la mer) est à en couper le souffle. De cet endroit, James Cook a pu trouver un passage à travers la Barrière de Récif. Nous avons compté douze bateaux au mouillage. Plus nous remontons vers le nord et plus le récif est près de la côte. Nous suivons la route des gros navires et en une seule journée, nous comptons huit porte-containers et navires-citerne. Nous sommes incroyablement chanceux avec le temps. Chaque jour qui passe est plus beau que le jour précédent, les vents sont stables et soufflent à une vitesse de 15 à 20 nœuds. Cela ne pourrait pas aller mieux. Notre bonheur est complet lorsque nous pêchons un "bonite" de bonne taille.

Parmi les navigateurs que nous avons rencontrés en route, quelques-uns se préparent aussi pour le "Rallye Ambon ". La situation en Indonésie semble se stabiliser depuis que le Président Suharto a été forcé à démissionner le 21 mai. Je suppose que l'organisateur de la régates nous laissera seulement commencer si la situation politique est plus ou moins stable. Cette année, j'aimerais naviguer en Indonésie, à Singapour, en Malaisie, à Phuket, en Thaïlande. D'autres navigateurs éviteront l'Indonésie et passeront par Christmas Island ou le Déroit de Sumatra, en route vers la Thaïlande.

A un moment donné, un avion sur lequel est écrit "douane" vole au-dessus de nous. "Bateau à voiles, nous sommes les garde-côte 252, donnez-nous vos coordonnées, s'il vous plaît!" nous dit une voix sur le canal 16. Je donne notre nom, dis d'où nous sommes et où nous allons. Après quoi, l'avion s'éloigne, non pas sans nous avoir prévenus qu'un crocodile habite dans la Baie Margaret.

Sur notre route vers le nord, les endroits pour ancrer sont très éloignés. C'est la raison pour laquelle nous appareillons à quatre heures du matin. Le vent est fort, jusqu'à 8 Beaufort, et il nous pousse facilement jusqu'à Escape River, 65 milles au nord. L'entrée est peu profonde, et la visibilité de la côte est gênée par la pluie. Nous mouillons près d'une région où l'on pratique la culture des perles et les eaux sont incroyablement calmes. Le 20 juin, après un autre jour d'orage, en allant au Passage Albany—un canal naturel—nous atteignons le point le plus au nord de l'Australie. Armé de deux boîtes de bière, nous passons le Cape York, un endroit sans grand intérêt. Nous sommes à 20 milles de Thursday Island. Ici, au Déroit de Torres, les courants sont incroyablement forts, jusqu'à huit nœuds. Nous devons être prudents. Je ne peux pas me fier à mes cartes des courants et des marées. Des bouées marquent l'approche de l'ancrage abrité de l'Île Horn. Nous avons de la

chance. Un cargo qui se trouve devant nous nous indique la route. Nous passons l'après-midi du dimanche sur Thursday Island que nous atteignons par un petit transbordeur. Nous sommes heureux parce que nous avons atteint un important jalon intermédiaire et nous le fêtons en allant d'un café à l'autre et nous buvons jusqu'à rouler sous la table.

Après avoir fait quelques achats, nous attachons solidement notre canot "Malte" sur le pont, et nous repartons. Cette fois, notre destination est Darwin à 650 milles à l'ouest. Vers le soir, nous sommes en haute mer et un courant arrière de quatre nœuds nous pousse sur la Mer d'Arafura.

Sur ce, mon voyage a atteint un point important, d'où il n'est pas possible de revenir en arrière. Une fois passée la pointe Nord de l'Australie avec un voilier, il est très difficile de naviguer vers l'est, contre les alizés du sud-est. Maintenant, j'irai inévitablement vers l'ouest et m'éloignerai de plus en plus du Pacifique Sud, là où j'ai toujours voulu aller et où beaucoup de mes rêves sont devenus réalité. Je me demande si j'y retournerai.

La mélancolie devient joie. Je suis triste d'avoir laissé ce monde d'îles d'innombrables rêves, ce monde où je me suis senti heureux et comblé, enrichi par la plénitude et l'intensité des expériences de ces quatre dernières années. J'ai quitté de mon propre gré la Mer Méditerranée en 1994, et depuis lors, j'ai parcouru 23,000 milles nautiques ou plus de 40,000 kilomètres. Le capitaine et le bateau sont indemnes. Bien que je sois d'une nature sociable, et que j'aime être entouré de gens, j'ai vécu l'immensité du Pacifique comme un marin solitaire; J'ai été à la hauteur du défi et j'ai même aimé naviguer seul. Je n'oublierai jamais l'hospitalité incroyable, le bonheur et la solidarité des habitants de la Polynésie et des îles mélanésiennes. Plus que tout, une chose me manquera particulièrement, tous les gens dont j'ai fait connaissance.

Devant moi, des horizons nouveaux. Je dis adieu à une phase de ma vie qui a été, sans aucun doute, unique. Je me sens si détendu et tellement à mon aise, et je sais qu'au-delà de l'horizon, de nouveaux pays et de nouvelles gens m'attendent. Le vent remplit les voiles. Le voyage continue, tout d'abord, Darwin. . .