

Deux mois à Tahiti

et aux Iles sous le Vent

Notes de voyage pour les voileux

Par

Georges Caniac / UA Rhône-Alpes

Décembre 1995





Grâce à Jacques Holveck, ancien président de l'UA Rhône-Alpes et à Brigitte, son épouse, nous avons pu passer des vacances merveilleuses cet été à Tahiti et aux Iles sous le Vent, en naviguant sur leur bateau Keribus. Deux mois de vacances, disputés âprement dans l'entreprise où je travaille, nous ont permis de profiter pleinement de cette navigation et, bien sûr, d'enregistrer tout ce qui devra être modifié sur notre bateau au vu de cette expérience de vie à bord sous les tropiques.

C'est pourquoi j'ai pensé vous en faire profiter, en mettant l'accent sur ce qui m'a semblé important, sans prétendre avoir "la solution" ni être exhaustif.

Pour une approche détaillée, la découverte du Pacifique a été racontée par Solzic dans Loisirs Nautiques numéros 186/187/188/189/191 et 192, en 1987.

Introduction

La voile pendant l'hiver austral est facile, sauf lorsque le "maramu" s'établit ! Mais, avec une interaction marquée entre chaque île.

Pendant la journée le vent est plutôt faible et forcé au coucher du soleil. Dans les baies, la nuit, on peut avoir de belles rafales! Souvent, ce n'est qu'au petit matin que tout se calme.

Les bons mouillages aux ISLV sont relativement rares : le fond des baies est peu profond et elles sont encombrées de corail. Aussi, il y a toujours plusieurs voiliers dans les bons mouillages! Le plus souvent, Américains, Australiens et Néo-zélandais, sur des bateaux traditionnels (35 à 40 pieds), des Anglais et des Italiens sur de grands yachts et des Français sur des bateaux "papeetisés".

Les autorités chassent les bateaux étrangers vers le mois de septembre, avant l'arrivée de la saison des cyclones.

Sécurité

Naviguant en famille, à trois, on a plus conscience des problèmes de sécurité.

Pour les piqûres, sont à craindre les poissons-pierre, le cône chinois, le corail de feu : pompe à venin et chaussures en plastiques pour marcher dans l'eau.

Pendant les traversées, la chute à la mer: port du harnais la nuit, même par mer peu agitée.

Au mouillage, risque de dérapage de l'ancre, et parfois dans des zones encombrées de coraux: bonne longueur de chaîne, vérification en plongeant, orin, etc...

Et surtout, surtout au début, protection contre les coups de soleil : chapeau, lunettes, T-shirts même pour se baigner (en prévoir une grande quantité) et crème de protection à écran total.

Pour le reste, la navigation (de jour) est facile, mais se fait souvent au moteur dans les lagons, bien balisés, mais aux chenaux étroits.

Mouillage :

Pendant ces cinq semaines de croisière, nous avons été à quai seulement au Yacht club d'Arué (Tahiti) et à la marina d'Uturoa (Raiatea). Il n'y a pas d'autres ports. Tout le reste, ce fut des mouillages où l'utilisation de bouées, de petits appontements et des quais publics, pendant l'absence des ferries.

Dans ces îles, soit on mouille par 20 /30 mètres de fond côté montagne, dans une vase molle qui tient bien, soit côté motu mais loin, sauf quand on a un dériveur dans 1,80 mètre de sable détritique, où l'ancre a du mal à crocher profondément sans marche arrière. Heureusement, nous avons un Gambade 38 qui est un dériveur lesté, d'un tirant d'eau de 1,50 m.

Mouiller et relever 50 à 60 mètres de chaîne exige un bon guindeau et un bon agencement de la plage avant : gros rouleaux d'étrave, tambour de l'enrouleur suffisamment haut pour ne pas gêner, gros taquets, puits à chaîne ou la chaîne ne s'empile pas et ne bloque pas le barbotin.

Il faudrait avoir prêt en permanence, deux mouillages. Un lourd (CQR + 60 m de chaîne) et un léger (Britanny + 10 m de chaîne + 100 m de câblot flottant (propylène).

Le mouillage arrière est peu utilisé, contrairement à la Norvège où la Méditerranée.

Quand nous voulions nous absenter, nous avons préféré empenner (avec un grappin et 10 m de chaîne de \varnothing 8) . Pour limiter l' évitage, nous préférons porter avec l'annexe, un mouillage supplémentaire, léger, jusqu'au bancs de coraux .

Si on empenne ou si on est dans un champ de patates de corail, l'oringuage avec un flotteur est indispensable ! Sinon, il faut être équipé d'une bouteille de plongée pour aller dégager l'ancre (nous l' étions, heureusement ...) !

Echelle: qu'elle soit dans la jupe ou sur le côté, elle est très utilisée et sollicitée.

Elle doit descendre suffisamment bas sous l'eau pour pouvoir grimper sur la première marche avec des palmes et être suffisamment stable pour s' y tenir d'une main pendant le transvasement de paquets de l'annexe au bateau.

Si elle est sur le côté, une ouverture dans les filières est indispensable.

Moteur

Le grand souci du (des) plaisancier(s). Très utilisé pour les déplacements dans les lagons.

Ceux qui savent l'entretenir, qui l'ont bien installé, aligné, isolé, insonorisé sont enviés par les autres ! Et encore plus, ceux qui ont su l'alimenter (ou le suralimenter) pour qu'il ne cale jamais par entrée d'air dans le circuit de gasoil (pendant une manoeuvre de port, bien sûr !). Et alors , viennent les " maîtres ", ceux qui ont prévu l'accessibilité aisée de leur moteur ! Pensons-y deux fois (et même trois) pour ceux que les soucis de la construction ou du grand départ, ont fait grossir.

Attention pour avoir une commande du moteur douce, sans point dur : pas de courbe trop serrée, ni une trop grande longueur des câbles !

Annexe

Les distances sont longues. Souvent, dans le lagon et on est mouillé loin du coin de pêche ou de plongée, ou du village où passe "le chinois" avec sa camionnette. C'est pourquoi, l'annexe est très utilisée et très exposée ! Ceux qui sont venus d'Europe, ont changé leur annexe gonflable aux Antilles, à cause de l'usure.

Tout le monde rêve d'une annexe rigide, pouvant marcher à la voile , mais rare sont ceux qui ont trouvé la place de rangement sur le pont, Avec 4 personnes à bord, 2 annexes sont utiles.

Il y a les adeptes du déplacement rapide avec HB de 10 ou 14 chevaux (prix + les réserves d'essence) sur leur annexe gonflable ou ceux qui préfèrent le silence et l'autonomie d'une annexe rigide, munie d'une voile facile à mâter et à gréer !

Pilotes et régulateurs

Tous les bateaux ont des pilotes (ou plusieurs ?!) et ceux qui n'ont pas de jupe, ont un régulateur d'allure. Les autres ont bricolé des arceaux ou des plates-formes pour pouvoir installer leur régulateur.

Météo

Sur la VHF, canal 26 et 27, la station de Mahina diffuse un bulletin à midi et le soir. Mais, dans les lagons, souvent l'émetteur est masqué et il faut utiliser le récepteur O.C/BLU.

RFO en F.M. diffuse matin et soir une météo avec un complément pour la pêche et la plaisance, mais avec de fortes irrégularités d'horaires !

Le baromètre est habituellement stable.

Vie à bord

pêche : le matériel de pêche devient vite encombrant!

Cannes pour la traîne rapide, petites cannes pour le lancer, palangrottes, crochet pour remonter les "gros", assommoir, gants, fusil-harpon, etc... Prévoir un rangement à bord pour ne pas s'empêtrer dedans. Les cannes à pêche, fixées sur l'arrière dans des tubes en PVC, permettent de remonter des thons et des bonites, voire des coryphènes (mahi-mahi) ou des carangues, si le leurre est monté sur du fil d'acier !

Matériel de plongée :

palmes, masques, tubas sont utilisés tous les jours et sont convoités par les locaux, pour qui c'est très cher.

Un rangement idéal serait dans un coffre avec râtelier sur le pont ou dans la jupe. Si on y ajoute gants, poignard, combinaison, il faut prévoir la place dans une penderie !

Vélos

Ils sont, à notre goût, indispensables lorsqu'on vit sur un bateau. Pas des petites choses pliantes pour aller au Yacht club, mais des VTT, avec porte-bagages.

Ils demandent beaucoup d'entretien : nettoyage, graissage; il faut démonter la roue avant et la selle pour le stockage; ils sont encombrants, donc il faut prévoir la place pour eux et pour les rechanges (pneu et câbles).

Mais, ils donnent l'autonomie nécessaire pour visiter l'île et rencontrer ses habitants.

BLU / CB : ceux qui en ont sont des accros .

Ils y passent beaucoup de temps, sur un tas de réseaux (cordon ombilical). Notamment, les Américains. Les autres s'en passent très bien.

Gaz

Presque tout le monde utilise le gaz. La plupart en bouteille de ménage de 13 Kgs et souvent à l'extérieur sur (ou sous) la plate-forme arrière.

Plate-forme arrière

Beaucoup des bateaux de voyage rencontrés, n'ont pas de jupe. Les voiliers des Anglo-saxons, par exemple; mais la majorité ont une plate-forme et un portique.

Avantages : plus de place, pas de clapot au mouillage, facilité pour pêcher en mer et stocker du matériel, pour faire la vaisselle, se laver, etc... Au mouillage, dans le etc..., il y a l'usage WC, fort apprécié par certaines.

Inconvénients : encombrement dans les ports, lorsqu'il y a un port !

Portique

En premier lieu, pour les panneaux solaires. Mais il sert aussi pour attacher ou rouler le taud, suspendre les régimes de bananes ou le poisson à sécher. Quelques-uns ont des bossoirs intégrés !

Confort

On est souvent mouillé, puisqu'on se baigne tout le temps! D'où la nécessité d'un bon antidérapant sur le pont, dans la descente et sur les planchers.

Moustiques : nous en avons eu quelquefois, surtout quand il y a peu de vent, mais moins qu'à terre ! Nous avons utilisé serpentins et crèmes quand on ne supporte pas la sensation d'étouffement que donne les moustiquaires.

Chaleur : même avec l'alizé, même avec une bonne isolation, il fait chaud dans le bateau...

Souvent, la température dans le bateau est au-dessus de la température de l'eau (25°). Elle est supportable en juillet, août, mois hivernaux, avec 30 ° maximum.

Pour s'en protéger, il faut :

Taud qui soit arge, fixe, avec récupération d'eau de pluie et traverses aux extrémités, il doit couvrir tout le cockpit et la descente. Il doit être facile à mettre en place, à enlever et ne pas gêner le passage.

Fantômes

Efficaces... Trop quand il pleut.

Attention aux rhumes car les courants d'air sont recherchés avec avidité !

Rideaux

Seuls, des rideaux-bâches à l'extérieur protègent du soleil. Prévoir une fixation qui tienne, même par fort vent.

Pluie: vite arrivée, vite partie !

Nous avons eu 5 jours sur 28 avec de la pluie, sous forme d'averses, et 1 journée complète.

Pour pouvoir laisser les capots de pont ouverts, ils doivent être surmontés d'un petit taud solidement fixé pour résister aux rafales pendant le grain.

Les rayons U.V : comment s'en protéger ?

En recouvrant de toile plastifiée l'annexe ainsi que le container de la survie et le carénage du moteur hors-bord. Les barres franches en lamellé sont aussi à protéger.

Frigo

Plus il fait chaud, plus on l'apprécie ! Quand il fonctionne ! Un magnifique voilier de 8 ans d'âge, superbement équipé et entretenu par ses propriétaires, arrivait de San Diego . Mais déjà, les problèmes de frigo commençaient ! Gageons que dans six mois, il n'utilisera plus son frigo.

Les philosophes utilisent des frigos à gaz ou s'en passent.

Fruits

On les garde dans des filets au plafond ou dans des claies aérées, pour qu'ils résistent. Les régimes de banane se pendent sous le portique, à l'ombre des panneaux solaires, enveloppés d'une moustiquaire au mouillage.

Electricité

Le frigo et la stéréo sont les gros consommateurs d'électricité . Les lampes halogènes remplacent les lampes classiques. Les prévoyants s'éclairent le soir, avec des spots. (fixés sur le portique, voire encastrés dans la bôme !)

Les dessalinisateurs, utiles dans bien des pays, ne sont pas nécessaire là-bas, où l'eau est abondante sauf, peut-être dans les Tuamotu ou à Mururoa.

Tout les voiliers, ou presque, ont des panneaux solaires. Les éoliennes sont fréquentes ! Soit sur fixée sur le portique (80 %), soit hissée à l'avant du mât, soit pour les voraces, les deux !.

Divers

Requins : la grande frousse des vacanciers, de notre fille surtout.

Après une plongée avec ces bêtes, dans le Lagonarium de Bora-Bor, et après le "Nono tour" où on voit nourrir les requins, l'angoisse est moins forte.

Le médecin du coin nous a assuré ne jamais avoir vu de cas d'attaque de requins. Par contre, des chasseurs sous-marins se font mordre par des murènes.

Voyageurs

Pour nous, cette navigation lointaine était l'occasion de goûter à la vie du circumnavigateur, d' en rencontrer et de leur poser toutes les questions qui nous hantent tous : quand partir, comment arriver à partir, combien ça coûte ?

Les réponses sont multiples... Et bien, soyons rassurés, il y a même des navigants heureux (quelques bienheureux depuis 15 ans) , surtout parmi les retraités qui n'ont pas la hantise de leur survie.

Tropicalisation

La vie dans les pays chauds a un rythme plus lent qu' ici et la sieste est bienvenue. Mais, il faut se lever tôt si l'on veut s'activer un peu, avant la grosse chaleur.

La gentillesse des habitants leur empêche de dire " je ne sais pas" quand on leur demande un renseignement. Trouver une bougie pour le moteur hors-bord ou une

courroie pour l'alternateur occupe une journée! Pas pour trouver la pièce de rechange, mais pour trouver la personne qui devrait l'avoir ou pourra la commander !

L'ardeur au travail , les bonnes résolutions s'émoussent vite... il fait si chaud, l'eau est si tentante !

Si le taud est encombrant, lourd, difficile à ôter ou à installer, hé bien, on ne fera plus de voile pendant les courtes traversées ! Seulement du moteur (" il faut bien recharger les batteries "). Si le sondeur tombe en panne, on s'en passe !

Cela s'appelle la tropicalisation. " Tous n'en mourraient point, mais tous en étaient frappés..."

Rappelons-nous : un bateau bien conçu est un bateau **facile** à entretenir : simple et avec suffisamment de rechanges, mais pas trop, non plus !

Conclusions

Maintenant, les voiliers qui sont équipés de panneaux solaires, d'une éolienne, d'un dessalinisateur et d'une annexe à voile, ont une autonomie extraordinaire ! Ils n'ont presque plus besoin de port !

Le fuel, souvent, se fait aux stations-service pour voiture avec des jerrycans.

Préparation

Pour naviguer sans crainte et profiter de ce luxe qu'est la vie à bord, il faut un bateau bien conçu et bien préparé. Avant de partir, il vaut mieux naviguer avec quelques années pour le mettre au point . Ce sera bien plus difficile après.

• Première priorité : le mouillage

Il doit être aisé, il ne doit pas être une corvée, ni l'utilisation du moteur une crainte! Il faut être sûr d'eux lorsqu'on en a besoin !...

- Les aménagements intérieurs doivent être spacieux et aérés. La majorité des bateaux de voyage, rencontrés, sont des 38-40 pieds, avec un couple à bord. Les plus petits sont souvent ceux qui ont le plus de personnes !

- L'accessibilité au moteur et aux vannes doit être facile, sinon on rechignera à en faire l'entretien.

Modifications de notre bateau

En résumé, au vu de cette expérience, je vais :

- ajouter une plate-forme (avec portique + 2 panneaux solaires de 60 Wc) et un emplacement pour deux bouteilles de gaz, et 2 porte-cannes à pêche

- installer un deuxième écubier pour le mouillage léger , devant le guindeau et un support pour avoir la Danforth toujours prête

-
- installer devant le mât, un petit coffre pour les palmes et accessoires
 - modifier l' échelle de coupée et les filières à cet endroit
 - prévoir une penderie pour les combinaisons de plongée
 - prévoir des tauds pour les panneaux ouvrants de la cabine avant et du carré ; modifier le taud de soleil , entre autre , l' équiper d'une poche au milieu pour recueillir l'eau de pluie. Prévoir également, des fantômes.
 - prévoir dans la soute avant un rangement pour 2 vélos.
 - prévoir des filets au plafond

Charmes tropicaux

Avec cette croisière, nous avons trouvé la navigation facile. La beauté des lagons et des fonds sous-marins est moindre qu'aux Tuamotu, mais l'intérieur des îles est plein de fleurs et de végétation exubérante et s'y ajoute le plaisir des excursions vers les hauteurs.

La gentillesse des habitants, dès qu'on les aborde avec respect, est certaine. Combien de temps cela durera-t-il? Les essais nucléaires (en pleine controverse, lors de notre séjour) ravivent leur méfiance vis à vis des Français.

Le tourisme est encore peu développé, vu la cherté des prix (4000 C.F.P. un repas simple ≈ 220 FF) et le niveau des services offert ! Seuls les américains, les japonais et quelques européens ont les moyens pour cette hôtellerie de luxe.

Bora-Bora est devenu le Saint-Tropez local et ses habitants saturent un peu de tous ces touristes qui y passent 3 jours en moyenne

La meilleure façon de visiter ces chapelets d'îles reste le voilier. Son autonomie nous a permis de voyager à notre rythme, de nous adapter aux imprévus, de nous isoler ou d'aller vers les autres selon nos envies et de garder nos dépenses à un niveau raisonnable, donc d'y rester plus longtemps..

Affaires	Quant	Irène	Nina	Georges	Cadeaux
Passeport	1	x	x	x	
Billets d'avion		x	x	x	
Carnet de vaccination				x	
Carnet de santé			x		
Carte de crédit				x	
Chapeau / casquette	1	x	x	x	
Lunettes de soleil	1	x	x	x	
Crème solaire	1	x	x	x	
Sandales plastiques	1	x	x	x	
Palmes, tuba, masque	1			x	
Pantalons longs et légers	2	x		x	
Tee-shirt manches longues	3	x	x	x	
Maillot de bain	3	x	x	x	
Serviettes de bain	2	x	x	x	
Bermuda, short	2	x	x	x	
Chaussures, chaussettes	2				
Lunettes	1			x	
K-way	1		x		
Matériel de pêche			x	x	x
Photos				x	x
Films, piles				x	
Livres					x
Compact Disc					x
Fromages					x
Chocolats					x
Whisky Lagavellyn	2				x
Pharmacie, pompe à venin	1			x	
Lotion anti-moustique, serpentins	2	x		x	
Affaires de toilette.		x	x	x	
Savon acide	1	x			
lait hydratant	1	x			
Collyre en cas de coup de soleil	1				
Galillette + piles	1			x	
Sacs (23 Kgs, tol. : 25 Kgs)	1	x	x	x	
Sacs à dos	1	x	x	x	