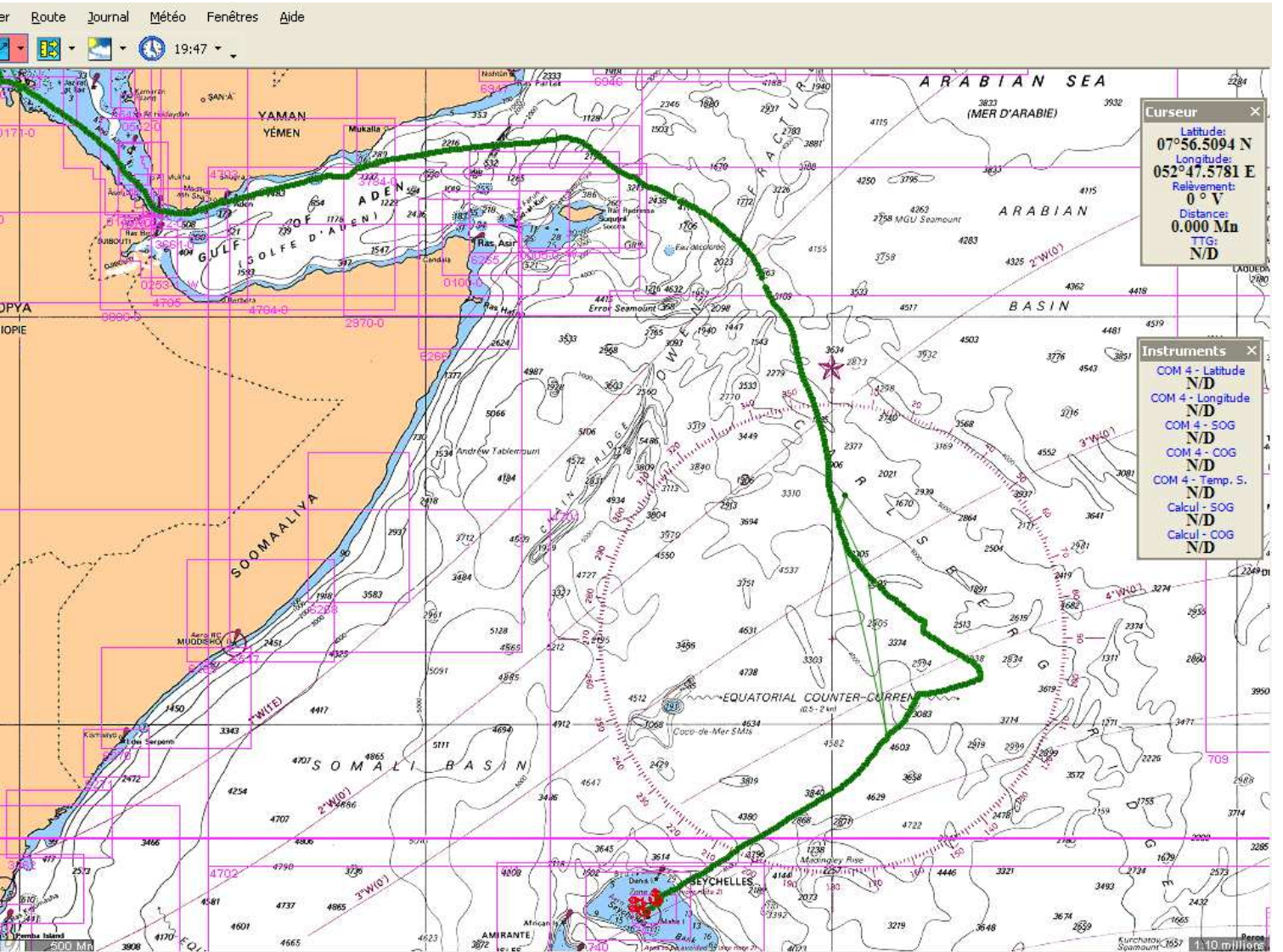


III OCEAN INDIEN



Vendredi 20 Juin

Je disais que ce mouillage était parfaitement sécurisé; je me pose maintenant la question. Nous avons été réveillés vers 23 h hier soir par des gens sur une barque qui nous disent que notre dinghie s'est détaché et qu'ils l'ont récupéré au bout du quai. Alors que depuis 17 H il était bien attaché, bizarre!!! Ils nous le ramènent, moyennant backchich bien sûr (ils se contentent de 5 \$ en Rials).

Mais ce matin ils en réclament plus. Je promets 5 \$ à celui qui a un uniforme de ??? et semble avoir de l'autorité sur les autres. Nous aurons la paix jusqu'à notre départ.

Donc l'eau ce matin avant de partir. On nous donne un mince tuyau qui ne va pas sur le tube du robinet; après bien des bricolages, on arrive à faire un branchement approximatif pour obtenir un mince filet d'eau. Avec un débit de 3 gallons (4 litres le gallon) à la minute, il faut plus d'une heure pour remplir le réservoir.

Enfin à 11h on peut partir. A nous l'Indien !

Nous nous éloignons d'Aden avec un bon 15 Nds par le travers AR qui nous fait filer à 7 Nds. La houle est longue mais pas trop grosse, c'est parfait comme mise en jambes. Mais en fin d'AM le vent tombe et à 17h il faut déjà avoir recours au moteur. En fait, c'est conforme aux fichiers Grib.

Samedi 21 Juin

Ce qui l'est moins (parfait), c'est que la pétrole continue toute la nuit et la matinée du lendemain. Le moteur tourne donc sans arrêt, nous faisant avancer à 7,5 Nds grâce à un bon courant porteur, sur une mer qui ondule à peine. J'ai choisi une route à 15/20 M des côtes éthiopiennes (donc à 80M de la Somalie). Les navires que nous croisons sont plus au large.

A 10h30 une **grosse coryphène** se prend à la ligne de J.L. Il faut une bonne ½ heure à **Michel** pour la remonter à bord. De quoi ranger les lignes pendant 5 jours !

Pendant ce temps, le vent s'est mis à prendre un peu de force, et à partir de 11 h c'est de nouveau à la voile que nous naviguons à plus de 8 nds, grâce toujours à 2 Nds de courant favorable. Mais il a fallu faire un peu plus de sud pour ne pas être plein vent AR. On reviendra plus près de la côte plus tard.

Comme d'hab', le vent mollit dans l'AM puis la soirée, mais reste suffisant pour maintenir une vitesse de 5 Nds à la voile avec des empannages pour ne pas s'éloigner trop de la route voulue.

Quelques bateaux en vue sur babord coté Yemen comme sur tribord au large. Il faut mettre les feux de navigation.

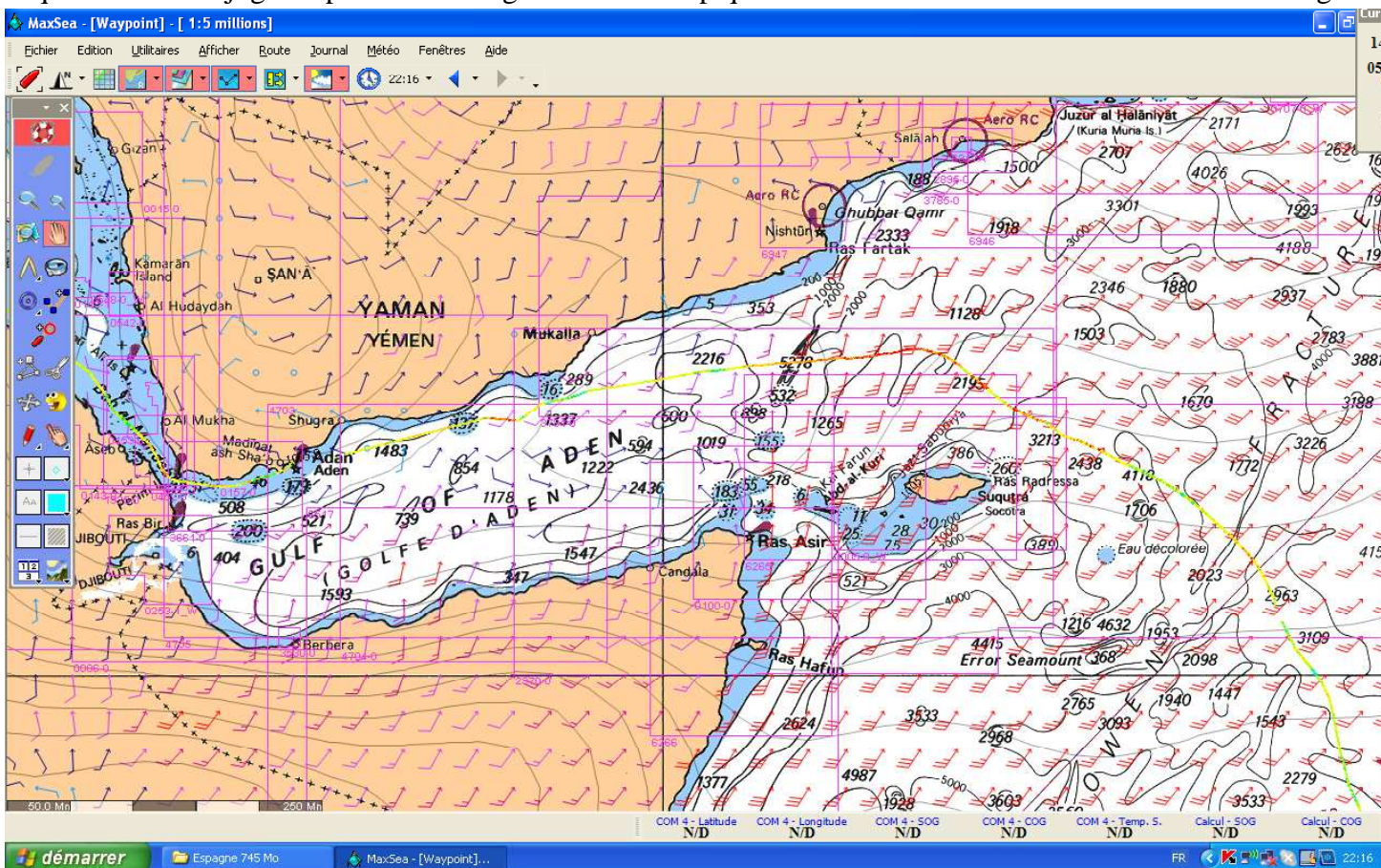


Dimanche 22 Juin

Malgré toute l'habileté de Michel à régler les voiles, la vitesse du bateau tombe à moins de 3 Nds et à 01 h cette nuit, il faut remettre le moteur. Dès 5 h le vent revient suffisamment pour l'arrêter et repartir sous voiles à 5 Nds avec 10/15 Nds de vent par le travers. Et la mer reste calme malgré quelques ondulation de houle un peu plus prononcées parfois. Il en est ainsi toute la journée et la soirée.

Lundi 23 Mardi 24 Juin

Dès la première heure de ce lundi, la situation change: la baston attendue s'installe avec un vent qui monte progressivement à 30 Nds. La mer grossit en conséquence pour nous offrir des creux de 4 m. Mais le pire c'est que les 2 se conjuguent pour nous obliger à faire un cap qui nous conduirait en Inde ! Et le fichier météo grib



nous propose ce même vent jusque là-bas! Inquiétude, mais pas de choix. Heureusement en début de soirée, le vent mollit un peu et adonne: on peut faire un meilleur cap vers notre repère à l'Est de **Socotra**.

Vues les circonstances, on essaie de gagner ce qu'on peut dans le Sud. Nous passons ainsi à 64 M dans le Nord de l'île, moins que prévu mais étant donné l'état de la mer, on ne craint pas un acte de piraterie !

Dans la nuit puis la journée de mardi, les conditions empirent encore: vent régulièrement à 35 Nds avec des rafales à 45; avec un mouchoir à l'avant et à l'arrière, on fait route doucement (trop ?) dans des creux maintenant de 6 m. Ces très grosses vagues qui nous arrivent par le côté sont très impressionnantes, et quand elles déferlent juste avant nous, elles font peur par leur impact très violent sur la coque. Mais Loulouboat tient bien le coup. Je n'aimerais pas être en catamaran ici en ce moment. La mer est blanche de partout. Parfois on croit voir au loin une vedette, mais ce n'est qu'un déferlement. Un sifflement permanent résonne dans les haubans. Bien sûr ça chahute dans tous les sens, ça arrose ou mieux ça asperge sous pression. L'eau est à 30°, ça aide à supporter. Rien n'y résiste et l'eau s'infiltré partout dans le bateau. Pour les hublots mal verrouillés, la sanction est immédiate. Plus rien n'est sec à part quelques petits compartiments épargnés. Avec la chaleur l'intérieur est moite, rien ne sèche. Quant à l'alimentation, c'est très épisodique, malgré les sandwiches et autres bricoles que nous prépare Claire. Pour l'hygiène, on verra plus tard ! Par-dessus bord, c'est devenu trop dangereux, dans les toilettes, c'est trop inconfortable, alors on inaugure la « bouteille à pipi » (homme) !



Deux jours barre en main bien sûr, car le pilote ne résiste pas à de telles sollicitations. Deux heures de barre chacun toutes les 6 h (car nous sommes 3 en mesure de le faire) en n'ayant vue que sur le compas (nuit noire), puis quand il fait jour, un œil au compas et l'autre à la vague qui arrive tout en maintenant un prés pas trop serré pour bien avancer. Avec les yeux et/ou les lunettes pleins de sel, c'est exténuant..

Mercredi 25 Juin

A 00 h, on coupe la ligne de notre route théorique, c'est que notre but pour une route directe est plein sud au 180°. Mais c'est toujours du 130° qu'on est obligé de faire, et cela pour plusieurs jours semble-t-il. La route va sérieusement se rallonger, mais, heureusement nous avons de l'avance.

Pour la 1ère fois, la croix du sud nous apparaît dans un ciel toujours bien étoilé .

Dans la matinée le vent baisse à 25Nds, et la mer, encore très agitée, n'a plus ces vagues monstrueuses. On ajoute un peu de génois pour maintenir une vitesse à 6 nds qui nous en donne 7 sur le fond, grâce au courant toujours porteur. Et le pilote se remet à marcher: les quarts à l'abri seront plus faciles. En milieu de journée, le vent repart dans les 30 Nds et la mer grossit, mais sans atteindre le niveau de la veille. Il adonne aussi un peu, ce qui nous

fait gagner 15° en cap. On est encore loin de la route directe cependant. Des réglages malins de Michel sur le génois nous font encore gagner qq degrés que nous reperdons dans la soirée à cause de la légère bascule de vent habituelle.

On croise maintenant des navires de temps en temps : il faut être vigilant. Pourtant, lors de mon quart de veille dans l'AM, assis dos au cockpit donc regardant vers l'AR, je vois passer à moins de 100 m sur le côté un énorme porte-containers le « Tokyo Express ». Il disparaît derrière nous en moins de 10'. Ce qui explique que je ne l'ai pas vu avant lors de mon tour d'horizon périodique, donc pas assez fréquent.



Jeudi 26 Juin

Même temps, même mer, même cap. Le pilote en mode vent s'en sort fort bien dans ces vagues. La nuit est donc plus facile pour les hommes de veille. Rien en vue de toute la nuit.

A 7 h on coupe la ligne des 10° Nord par 58°51 Est. Le vent se maintient autour de 25 Nds avec un petit plus aux heures les plus chaudes, et continue à adonner un peu. On fait route maintenant au 160.. Mais ça ne dure pas, on reperd 10° dans l'AM et en début de soirée, qq nuages font leur apparition. Changement de temps en vue ?

Le vent reste fort et dans la même direction. Le près serré accentue la gîte rendant le bateau encore plus inconfortable? Dans la nuit, mer et vent reprennent de la vigueur: plus de 30 Nds établis. Heureusement le pilote continue à fonctionner même s'il bip souvent: un contact lié à l'eau qui doit s'infiltrer. Des échanges intéressants s'engagent pour déterminer quelles surfaces de voilure pour le génois et la GV pour obtenir le meilleur compromis cap/vitesse. Entre l'extrême prudence de Jean-Louis qui privilégie confort et sécurité (on serait encore à bouchonner dans le golfe d'Aden ou à la dérive près des côtes d'Oman) et Michel le régatier avec qui on y serait déjà (à moins qu'on ait cassé), on trouve un moyen terme qui nous permette de bien avancer sans risque.

Le cap des 1000 M depuis Aden est passé dans la journée.

Vendredi 27 Juin

Deuxième semaine en Océan Indien et 5ième jour de baston. Le ciel est resté partiellement couvert, mais vent et mer sont restés à un niveau élevé. On n'a pas eu le changement annoncé par ces nuages.

Ce matin, vidage des fonds qui étaient pleins d'eau. La communication avec le puisard de la pompe de cale doit mal se faire, à moins que ce soit dû à la gîte permanente sur babord. Toujours gîte et tangage plus qu'à volonté. Les déplacements dans le bateau se font comme dans des films : au ralenti avec toujours 3 appuis. Encore que le sol rendu glissant par l'eau de mer qui est entrée provoque parfois de dangereuses glissades pas toujours indemnes pour les doigts de pieds. Un coup de gîte plus violent a fait voler Claire à travers le carré. Elle souffre de la main et de la hanche; j'espère qu'elle ne s'est rien cassé, car nous en avons encore pour une semaine. Cet AM nous avons vu des oiseaux en chasse: c'est la 1ère fois depuis 5 jours. Parmi eux, des pailles-en-queue : je ne savais pas qu'ils pouvaient aller aussi loin de la terre. Aucun bateau en vue non plus depuis. Ce soir, le vent mollit un peu comme le prévoient les fichiers météo: espérons que cela se confirme et que la mer fasse de même.

Samedi 28 Juin

Le vent est resté fort mais le mer un peu moins déferlante. Après avoir longtemps longé le **60° de longitude** grâce à un vent adonnant, on finit par le **croiser à 03 h par 5°43 N** suite à un grain qui nous a donné du vent fort refusant de 20°. Dans la matinée, le vent se maintient autour de 25 Nds qui nous impose un cap 165. Puis c'est une succession de grains avec du vent fort qui nous écarte encore de la route sud. La douche est plus froide que l'eau de mer ! On est vraiment arrivé dans un autre système météo. Le vent reste modéré autour de 20 Nds, mais de plus en plus refusant. Le cap est maintenant au 150° avec une vitesse de 7Nds, la route vers l'équateur s'allonge!



Ce soir, plus de gaz. Le changement de bouteille provoque encore la même panne: blocage du détendeur. Il faudra toute la patience de JL pour le titiller et le faire revenir à fonctionner. On verra ça demain au jour si la mer est calme; en attendant ce sera repas froid de ce qu'il reste !

Depuis la fin d'AM, de lourds nuages accompagnés d'éclairs font leur apparition à l'AR du bateau. En début de nuit, ces orages sont pour nous, ce qui signifie vent tourbillonnant qui prennent les voiles à contre, et difficultés à se remettre sur la route. A trois sur le pont, nous ne sommes pas de trop. !

Dimanche 29 Juin

Après 02H le vent est redevenu stable jusque dans la matinée tout en refusant progressivement pour nous amener sur une route au 130° puis 110°. On est encore par 3° Nord, le vent passe progressivement de SW au Sud puis SE, les alizés de SE ne devraient pas tarder à se manifester. On va donc pouvoir virer de bord pour nous rapprocher de notre cible: Mahé. On n'en est pas encore là, hélas. Dans la matinée, les conditions maniables permettent de mettre une ligne à l'eau. Presque aussitôt une petite coryphène se fait prendre. Voilà du frais pour 2 jours. Le groupe électrogène n'a pas voulu marcher quand nous étions gîtés. Cette fois, on met le bateau à plat en naviguant au moteur; même résultat. Le désalinisateur a eu le moteur dans l'eau: HS aussi. Il faudra faire avec ce qu'on a jusqu'à l'arrivée. De l'eau, il y en a plein les fonds qu'il faut vider à la main car avec la gîte la pompe de cale en absorbe peu. Dans la soirée, on repart à la voile vers le SE en espérant y trouver ces fameux alizés, mais le cap nous rallonge sérieusement la route. D'autant que chaque passage de grain provoque un refus de 30° qui nous fait faire encore plus d'Est.



Lundi 30 Juin

Même type de temps: du Sud mollissant à une quinzaine de Nds avec des grains qui nous déportent à l'Est et un courant contraire qui fait de même. Ce n'est pas la joie ! La date d'arrivée recule...Mais le virement de bord n'est pas d'actualité. Apparemment, il faut franchir l'équateur pour espérer toucher ces fameux alizés.

Cet AM pour la première fois depuis Aden, une bande d'une vingtaine de dauphins est venue nous saluer de quelques sauts avant de poursuivre leur route.

Dans la soirée, le vent mollit à 10 Nds et adonne. Bien que faiblissant, la houle est encore trop forte pour faire route au moteur. Notre route est donc toujours au SE. J'avais pronostiqué voici 8 jours un passage de l'équateur demain le 1er Juillet; c'est encore possible, mais ce sera juste ! Et ce sera bien plus à l'Est que prévu.

18 H Avec la nuit qui tombe, le vent faiblit encore: moteur + GV en essayant de gagner dans le sud. Ainsi on évitera de franchir le 65ième méridien.



Après le repas du soir, à 21 H, le vent reprend un peu de vigueur. Décision est prise de repartir à la voile sur l'autre bord. Nous sommes à **1°06 N et 63°41 Est à mi-chemin entre les Maldives et les Seychelles**. Bien nous en prend, au moins pour l'instant, car le cap nous rapproche bien du but et la vitesse est supérieure de 2 Nds. Le moral de l'équipage remonte !

Lundi 1er Juillet

Durant la nuit, on fait cap au 250 à seulement 10° de la route directe à 7 Nds de moyenne. Dans la matinée, le vent faiblit à moins de 10 Nds et refuse. Moteur cap au Sud. Moins d'une demi-heure après, un **bel espadon voilier** se fait prendre. De quoi manger jusque la fin de la semaine !

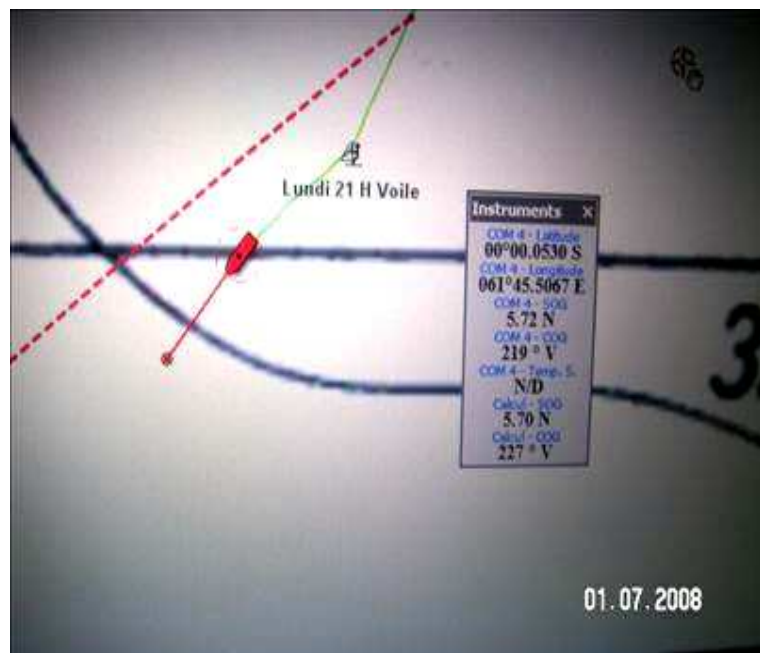
On restera ainsi au moteur toute la journée, ce qui nous permet de gagner sur la route directe, à un petit 4 Nds. **L'équateur se rapproche** enfin et après le repas du soir, on fait une tentative de voile pour passer ainsi symboliquement cette ligne. Il reste 4' à gagner, mais obliquement ça fait plus de 5 M. Finalement **la ligne est passée à 22H15 par 61°45 Est**. On avait prévu de faire « péter la roteuse » pour la circonstance, mais trop tard, trop fatigués, on verra demain.

Mardi 2 Juillet

Toute la nuit un vent léger nous permet de faire route directe à la voile à un petit 4 Nds. Au lever du jour il mollit et la vitesse tombe souvent à moins de 3 Nds, mais ça ne dure pas. Avec le soleil, le vent remonte et adonne nous faisant filer à 7 Nds vers notre but. Ciel bleu et soleil sont de retour sous cet alizé enfin trouvé; on remet le bimini. Une grosse bande de dauphins vient nous saluer en jouant avec l'étrave; Mais dans l'AM ça se gâte: des éclairs à l'horizon annoncent le retour des orages. Effectivement le vent monte progressivement et des grains l'accompagnent. Il faut retirer le bimini. C'est dommage car l'intérieur du bateau était enfin sec. En refermant toutes les ouvertures, on recrée le sauna dans lequel nous baignons depuis Aden.

Mercredi 3 Juillet

Une nuit bien agitée avec une succession de grains avec du vent fort monté à plus de 30 Nds. Il faut réduire de la toile, renvoyer, réduire à nouveau, tout ça dans une mer très chahuteuse. Mais au moins on avance à 8/9 Nds sur la route directe. Le matin est difficile pour tout le monde. D'autant que le régime de grains orageux se poursuit. On se remonte le moral en calculant la distance qui



nous reste et surtout le temps avant de passer une nuit au calme au mouillage. J'ai repéré un mouillage bien abrité de ce vent de SE dans le Nord de Praslin. On devrait y arriver entre 18 et 24 H demain soir. Au relevé de midi, **196 M** parcourus dans les dernières 24 H. Et sur la route directe. Record pulvérisé ! Pluie ininterrompue avec rafales de vent plus ou moins violentes toute la journée. On n'aura pas vu le soleil aujourd'hui. J'espère que demain Seychelles Island nous fera un meilleur accueil.

Jeudi 4 Juillet

Ben non. Pour l'instant à 8 h du matin, les conditions restent les mêmes. Mais le vent oscille toujours de 20 à 25 Nds au près bon plein; Ce qui fait qu'on continue à marcher à plus de 7 Nds vers notre destination. L'arrivée de jour est maintenant envisageable.

En milieu de matinée toutefois le soleil s'impose peu à peu et la chaleur revient. Mais toujours avec un vent fort et des creux de 3 m.

Encore une bonne moyenne: **191 M** dans les dernières 24 heures.

12H30 TERRE ! On voit les contours de Praslin qui sortent de la brume après 14 jours de mer. 15H30 La pioche



est plantée dans la baie Pasquiéra sur la côte Nord de Praslin.

A l'arrivée: **2200 M depuis ADEN en 14 jours et 4 heures**

La première chose que je tenais à faire une fois le bateau mouillé: c'est piquer une tête dans l'Indien. Celui-ci m'a sauté à la figure pendant 15 jours, je voulais lui rendre la pareille !

Un peu de nettoyage, de vidage des fonds, apéro du gin qui reste, repas pâtes-poissons et au dodo.

Vendredi 5 Juillet

Départ dans la matinée au moteur, face à un bon alizé, pour se diriger vers LA DIGUE qu'on longe avant de

bifurquer vers MAHE sous voiles arisées à plus de 7Nds.

Nous sommes devant le port à 16H30. On doit mouiller en avant du port pour attendre les services de santé, police, ...mais pas immigration qui viendront demain matin. Mais on pourra quand même aller ancrer dans le fond du port. Claire-Lise arrive ce soir, mais on ne pourra pas l'accueillir car nous devons rester à bord.

18H Santé, police, c'est fait. Nous sommes dans le **vieux port avec un magnifique ciel rouge**, en attendant l'immigration. Aujourd'hui ou demain ??? Ce sera demain. Donc Claire-Lise dort à la villa que nous avons louée avec nos amis Faure et je reste sur le bateau cette nuit en attendant le service de l'immigration. Je rejoins toutefois Monique et Jean-Claude au yacht club pour y boire un pot et manger ...de la viande !

Samedi 6 Juillet

Après appel à la VHF, le service d'immigration arrive vers 10 h . toutes ces formalités sont un peu longues, mais le personnel est toujours très courtois.

J'appelle au téléphone Claire-Lise qui est à la plage de Beau Vallon en attendant l'autorisation de venir à bord. Nous devons faire l'échange du taxi qui l'amène au port avec son frère arrivé ce matin, mais le chauffeur se trompe et les laisse loin du port. Quant à moi j'en trouve un autre pour me conduire à la maison. Super : je vais pouvoir accueillir Lili et Olivia , Nicolas et Margaux demain matin à l'aéroport !



LES AVENTURES DU LOULOU – Tome III

Extrait des chroniques du bord – Epilogue provisoire

J'ai mis un petit moment à reprendre la souris et mes esprits car depuis ADEN au Yémen où nous vous avons laissés, on ne pourra pas vous cacher que la dernière partie de notre équipée a été rude et comment dire quelque peu musclée. Certains d'entre vous sont d'ailleurs déjà au courant.

Les deux premiers jours sans problèmes mais les difficultés ont commencé avec le contournement de Socotra. Méchante mer irrégulière avec des coups de butoir arrivant de tous les côtés, obligés de se dériver vers l'est, des avalasses d'eau tombant dans le carré du bateau, bien évidemment pas de vraies nuits ni de vrais repas pendant 12 jours et 12 nuits ce qui fait long ... pas question non plus de se laver ou de changer de vêtements tous mouillés de sueur et d'eau de mer, se déplacer d'un mètre dans le carré relevait de l'exploit, bref ce qu'on pourrait appeler une tempête tout en étant pas vraiment ça, une méchante mer voilà !

A posteriori on est un peu fiers de l'avoir fait mais quand on est dedans on se demande vraiment si ça va finir un jour ... et en plus, tous ces efforts en constatant qu'on allait dans la direction opposée à celle que l'on voulait atteindre. !

Enfin, quand le premier juillet à 22h15 à la hauteur du 61° 45' de longitude E on a passé l'équateur le moral des troupes est remonté d'un cran. On approchait ... du moins on se rapprochait du but.

A l'arrivée aux Seychelles, Momo le Navigateur chef nous a laissés, rejoint par toute sa famille, il est parti vers d'autres aventures et surtout des vacances.

Le Cap'tain a été rejoint par Clairelise ainsi que par Jean-Luc, son frère.

Nous avons retrouvé au port Ti'Ben, le mauricien rencontré à Ismaïlia. Lui avait fait la route directe depuis Ismaïlia jusqu'à Mahé ... 32 jours de mer non stop ! (avec une mise en fuite dans la tempête que nous avons traversée) Devant ses avis plus ceux d'autres habitués de l'Océan Indien plus la météo qui s'annonçait très mauvaise plus la fatigue plus les petites avaries subies par le bateau il a été décidé de s'arrêter là momentanément. Donc le Loulou B. va se reposer aux Seychelles jusqu'au mois d'octobre quand une météo sûrement plus clémente lui permettra de finir sa route jusqu'à la Réunion avec des conditions optima.

Quelque part on pourrait penser que notre traversée se termine un peu en eau de boudin avec une frustration qui même si elle est momentanée n'en est pas moins réelle mais nous avons vécu une aventure magnifique, des rencontres avec des gens rares, vu des lieux magiques, bref ce fut une superbe aventure humaine...

Alors à vous tous qui nous avez suivis, écrit et manifesté votre amitié et votre sympathie merci, merci mille fois et à très bientôt pour la suite et fin.

Claire pour le Loulou Team (car même s'il est disloqué, le Loulou Team reste et restera le Loulou Team ...)

EQUIPAGE

Propriétaire CAUBERT Jean-Louis	Nombre de personnes: 4	Nom du Bateau : LOULOU
---	------------------------	----------------------------------

Acte de Francisation :N° 21.257.4630.1 à RENNES le 28 Juin 2000 Certificat de jauge :N° 6447 Longueur extrême :13,77 mètres Plus grande largeur : 4,48 mètres Jauge brute : 21,63 tonneaux Moteur Diesel In Board YANMAR 75 CV	Yacht Type / Modèle de bateau: SUN ODYSSEE 45.2 N° série : 00372 E.000 Construction Polyester Propulsion : Voiles et moteur
--	---

EQUIPAGE:

CAUBERT Jean-Louis (La Réunion), **SINET Maurice**(Vannes), **EPHRAIM Claire**(Paris),
GOUGAUD Michel(Laval)