



NOUVELLES DE *FLEUR DE SEL*

Décembre 2014

CHERS TOUS,

Le rythme de nos lettres a (malheureusement) beaucoup ralenti. C'est que de notre côté, peu de choses ont changé, notre voyage étant « sur pause ». Comme nous vous l'annoncions la fois passée, il y a un an déjà, nous nous sommes arrêtés en Nouvelle-Calédonie pour y travailler.

Rassurez-vous, ce ne sera pas chose éternelle, nous comptons bien reprendre le voyage. Et même, si tout se passe comme nous l'envisageons à présent, cela devrait se faire dès la mi 2015. Ça fera alors deux ans que nous aurons contraint *Fleur de Sel* à une escale plus longue que d'habitude, et surtout ce sera la fin de la saison cyclonique.

Et puis, évidemment, en cette époque estivale (nous sommes dans l'hémisphère sud !), nous ne pouvons manquer de vous souhaiter à toutes et tous de très joyeuses fêtes ! Recevez donc nos meilleurs vœux pour 2015, et rendez-vous bientôt...

HEIDI & NICOLAS

EN CHIFFRES...

La lettre est écrite en Nouvelle-Calédonie, à Nouméa. Le fuseau horaire est UT+11. Nous sommes donc toujours en avance de 10 heures sur l'Europe continentale. Nous vivons donc les premiers instants de 2015 avant beaucoup d'entre vous !

La position actuelle est 22°17'S 166°26'E. Au cours de ces derniers mois, c'est le 15 juin 2014 que *Fleur de Sel* a atteint son point le plus au nord, par 20°35'S en arrivant à Koumac. C'est au retour qu'a été atteint le point le plus à l'ouest du voyage pour l'instant, par 164°13'E. Et puis c'est à l'occasion de week-ends en Baie de Prony et aux Quatre Bancs de l'Ouest que nous avons atteint 166°54'E le 10 novembre 2014 et 22°27'S le 27 avril 2014, les points le plus à l'est et le plus au sud de cette année écoulée.

Depuis la dernière lettre, *Fleur de Sel* a parcouru 725 milles (soit 1'343 km) à 4,3 nœuds de moyenne, ce qui n'est pas si mal pour un bateau qui ne bouge pas ! Cela nous a fait dépasser les 30'000 milles depuis la France avec un total de 30'325 milles (56'163 km).

La plus longue traversée de ces derniers mois a duré 36 heures, entre Koumac et Nouméa. Au total, depuis fin décembre dernier, nous avons navigué 168 heures en cumulé.

Nous n'avons pas abordé de nouveau pays, puisque nous sommes toujours en Nouvelle-Calédonie.

Tout comme l'année passée, la température de l'eau a oscillé entre 22° cet hiver et maintenant 28°, alors que l'été est de retour. La température de l'air est descendue à 9° au creux de l'hiver (brrr...), mais à présent ce sont plutôt les grosses chaleurs avec 30° presque chaque jour.

EN IMAGES...

Pris par le travail et d'autres occupations, nous avons ajouté peu de photos calédoniennes sur notre site.

Voici les plus récents de nos albums photos, que nous partageons avec vous sur [photos • belle-isle • eu](#) :



Quelques vues et clichés de [Nouméa](#)



Petit tour à [Boulouparis](#)



D'autres moments à [Nouméa](#)



Joli vol de [Nouméa à Koné](#)



Week-end à l'[Île Bailly](#)



Grande boucle dans le [Grand Sud calédonien](#)

En revanche, nouveauté, nous vous proposons quelques diaporamas de Nouvelle-Zélande, l'occasion pour ceux qui ne les ont pas encore vus de découvrir une nature souvent vierge et déroutante.



[Images des plantes et animaux](#), très spécifiques pour certains, que l'on a rencontré lors de notre tour de Nouvelle-Zélande à la voile



Images de notre exploration de [l'Île du Nord de Nouvelle-Zélande](#)



Images de notre tour à la voile de [l'Île du Sud de Nouvelle-Zélande](#)

Nous essaierons de rajouter prochainement des animations calédoniennes. A suivre sur notre channel : <https://vimeo.com/channels/fleurdesel>

EN LETTRES...

Nous avons moins de choses à vous raconter que lors de nos découvertes en bateau, et pour cause. Depuis plus de 18 mois, notre vie est devenue plus semblable à celle de « terriens » bien rangés. Enfin, n'exagerons rien non plus : Heidi travaille à la mine (ou presque !) Elle aura contribué à structurer le processus de vente de la toute nouvelle usine de Koniambo Nickel, dans le nord de l'île. Mais pour cela, il a fallu être séparés de 300km durant la semaine. Une organisation à mettre en place, car Nicolas, lui, est resté travailler en ville à son compte. D'abord pour la Banque Calédonienne d'Investissement, puis pour la Calédonienne de Services Bancaires, avec plusieurs projets dans des domaines variés. Et puis, même si cela semble pour le coup bien classique, c'était en continuant à vivre à bord.

La moitié du temps, nous avons réussi à bénéficier d'une place à quai à Port-Moselle, ce qui facilite les choses. Mais le reste du temps, *Fleur de Sel* était au mouillage dans la Petite Rade de Nouméa, déménageant ici ou là selon que les arrangements que l'on trouvait pour avoir un corps-mort (le mouillage est tellement peuplé de globe-floteurs comme nous qu'il est quasi-impossible d'être à l'ancre). Pendant la première moitié de 2014, ce fut un ballet quotidien en annexe pour débarquer et aller travailler, en utilisant la voiture comme vestiaire...

Comme en plus nous avons décidé de profiter de ce séjour calédonien pour prendre une pause et revenir passer quelque temps en Europe voir les nôtres, il a fallu ici encore s'organiser, surtout pour laisser *Fleur de Sel* en sécurité. La seule marina qui nous a proposé une place est celle de Koumac, dans le grand nord. Pas grave, ça a été l'occasion de faire un convoi sympathique, par sauts de puce côtiers à l'aller, et en un grand bord au large au retour. L'occasion de vérifier que *Fleur de Sel* est toujours prête à reprendre la mer, la vraie, au large, hors du lagon...

L'occasion aussi de faire la liste des choses à revoir, à entretenir, à réparer et à préparer pour la suite du voyage. Nous nous attelons à ce programme en cette année 2014-2015, car pour Nicolas le rythme est moins soutenu et laisse du temps libre pour le bricolage : ponçage et vernissage des planchers, révision du moteur, réparation et révision du guindeau, repositionnement de coinçeurs et taquets, tout en rebouchant une cinquantaine d'anciens trous de boulons dans les hiloires, installation de ventilateurs toujours bienvenus pendant l'été, amélioration de l'interfaçage de l'électronique de navigation, quelques réparations de plomberie, confection d'un nouveau capuchon de la cheminée du poêle (qui nous sert peu actuellement, mais que les UV matraquent...), récupération de cartes marines et de photos satellites pour la suite du voyage, etc. A cette longue liste de choses faites il faut en rajouter d'autres restant à faire et Heidi viendra participer à ces nouveaux préparatifs : elle a démissionné de son emploi, ce qui mettra fin à notre séparation, et ce qui lui permettra de respirer un peu aussi après 15 mois pas toujours facile dans un environnement souvent déroutant.

Vous le voyez, les occupations ne manquent pas, et si nous vous avons délaissés quelque peu, chères lectrices et chers lecteurs, c'est pour mieux rebondir et repartir. Un peu de patience, donc, et d'ici quelques mois nous espérons vous raconter de nouveau des histoires d'étrave fendant l'océan vers de nouvelles destinations !

D'ici là nous vous souhaitons surtout de passer de très belles fêtes avec ceux qui vous sont chers. Et nous espérons que la nouvelle année vous apportera tout plein de bonheur !

EN EMOTIONS...

LES MEILLEURS MOMENTS

- Revoir nos familles et nos amis à l'occasion d'un beau séjour européen l'été (boréal) dernier. Nous avons pu rendre visite à quelques uns d'entre vous, voir comme les enfants grandissent, et profiter de bons moments avec tous. Il est indéniable que nous sommes loin par ailleurs...
- Il ne s'agissait que de deux convois, aller (en juin) et retour (début septembre), mais ça faisait un bien fou de libérer *Fleur de Sel* et de la voir comme chez elle, autant dans le lagon qu'au dehors. Malheureusement, ces navigations se sont faites en solitaire pour la plupart, mais le bateau marchait bien, et l'on pouvait déjà envisager la suite du voyage !
- La fatigue des trajets venant s'ajouter à celle des journées de travail, nous nous sommes vite retrouvés à ne plus trop bouger le week-end. Aussi, nos mini-expéditions dans le lagon, en moyenne une fois par mois, et même si ce n'était jamais pour aller très loin, nous ont fait un bien fou.

LES PIRES MOMENTS

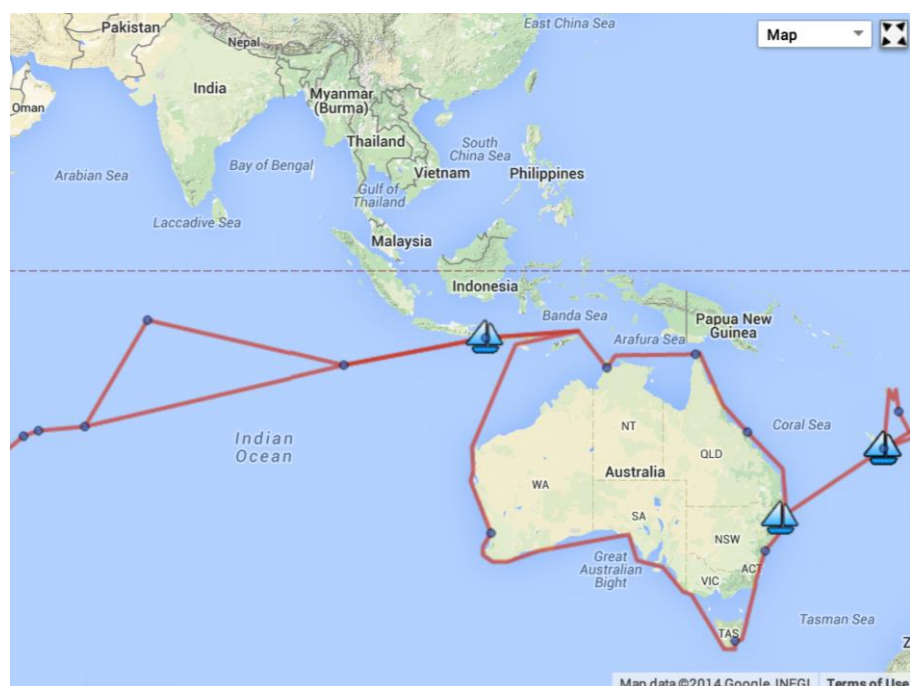
- Alors que Nicolas est resté près de deux mois en Europe, Heidi avait peu de vacances et n'a pas pu pousser son absence professionnelle au-delà de deux semaines. Une très longue séparation, donc...
- Chaque dimanche soir ou lundi matin, il nous a également fallu nous séparer. Pour nous retrouver le vendredi soir, il est vrai. Mais l'implacable tempo des 5 jours – 2 jours finit par peser, d'autant que la 3G et les WiFi calédoniens ont des sautes d'humeur parfois / souvent incompatibles avec un Skype ☹

EN CARTES...

En bleu sur la côte ouest le tracé de cette année, essentiellement de petites sorties autour de Nouméa, ainsi que ce grand aller-retour vers Koumac dans le nord. En rouge nos différentes excursions en voiture, autant dans le grand sud, dans le grand nord, que sur la côte est. Et évidemment, nous connaissons maintenant particulièrement bien la RT1, route principale le long de la côte ouest, entre Nouméa et l'usine de Vavouto...



A ceux pour qui une carte parle mieux qu'un long discours, nous rappelons que notre tracé est visible de manière interactive et plus détaillée [sur la page Parcours de notre site](#). De plus, nous avons mis à jour cette page pour refléter ce que pourrait être la suite de notre voyage, à commencer par Vanuatu, Australie (nord ou sud ?) et Indonésie...



Le moteur « auxiliaire »

Puisque nous ne faisons pas beaucoup de voile en ce moment, parlons du moteur...

Que vient faire le moteur lors d'un tour du monde à la voile ? N'en déplaise aux puristes, il n'est plus vraiment envisageable, aujourd'hui, de naviguer comme le faisaient les anciens, à la voile uniquement. Prenons les manœuvres de port, par exemple : le plus souvent, on ne vient plus jeter l'ancre, ni prendre une bouée, dans une rade. On vient se glisser dans une place de ponton étroite, et la plupart du temps il serait illusoire de faire cela sous voiles, et d'ailleurs c'est le plus souvent interdit. Rien que pour relâcher dans des ports, donc, nos bateaux sont pourvus de moteurs « auxiliaires », une appellation qui rappelle que le moyen de propulsion principal reste malgré tout la voile, rassurez-vous !

Classiquement, ce sont des moteurs « inboard », c'est-à-dire qu'ils sont logés dans un compartiment dédié à l'intérieur de la cabine, par opposition aux moteurs hors-bord. Pour cette raison ce sont des moteurs diesel, car les risques d'explosion liés aux moteurs à essence seraient trop importants en cas de fuite de carburant et de vapeurs. Un réservoir de gazole ne pose pas de problème aux températures ambiantes, et peut donc être bâti dans le bateau sans risque. En soi, ces moteurs sont identiques aux moteurs diesel automobiles, si ce n'est qu'ils sont complétés par un circuit de refroidissement à eau de mer (on dit qu'ils sont « marinisés »).



Le Yanmar 3JH4E de Fleur de Sel

Quitte à avoir une telle machinerie à bord, la plupart des bateaux de voyage en profitent. Du point de vue de la navigation, c'est un confort lorsqu'on se fait encalminer en pleine mer et qu'on peut continuer à faire route (par exemple dans le Pot-au-Noir). C'est aussi une sécurité en cas de problème au vent d'une côte, et cela permet d'aider à remonter le mouillage par vent fort, et ce d'autant plus lorsqu'on est équipé d'un guindeau électrique (surtout par grands fonds !). Car un autre avantage d'avoir un moteur à bord, c'est que grâce à l'alternateur, il produit de l'électricité ! De plus, *Fleur de Sel* est équipée d'un alternateur plus important que l'alternateur standard (80 A au lieu de 60 A). D'autres bateaux de voyage choisissent, eux, d'installer un deuxième alternateur séparé pour augmenter la capacité, mais le résultat final est similaire : on peut recharger les batteries. Sur d'autres bateaux encore, le moteur est aussi utilisé pour faire tourner un dessalinisateur ou d'autres équipements consommateurs d'énergie (compresseur de plongée ?) Enfin, sur *Fleur de Sel*, nous en avons aussi profité pour brancher un chauffe-eau sur le circuit de refroidissement. Bref, tout « auxiliaire » qu'il est, le moteur devient vite l'un des centres névralgiques du bateau !

Côté inconvénients, en plus de la consommation en gazole bien-sûr, il est indiscutable qu'avoir un moteur à bord demande de l'entretien. Sur le moteur lui-même, il y a d'abord les vérifications fréquentes à faire : niveaux d'huile et de liquide refroidissement, tension de la courroie de transmission, bonne circulation de l'eau de mer, absence d'eau dans le décanteur d'alimentation en gazole, couleur des gaz d'échappement (ni noirs, ni blancs). Vient ensuite, l'entretien régulier, à commencer par la vidange de l'huile moteur et le



Changement du rouet de pompe à eau de mer



Le nettoyage de l'échangeur n'est pas superflu...

changement associé du filtre à huile (toutes les 200h de fonctionnement environ, avec une bonne pompe à vidange !). Toutes les 500h, changement du filtre à gazole, et toutes les 1000h vidange de l'inverseur (la « boîte de vitesse » qui n'a que deux positions : avant et arrière !) et changement de l'impeller (ou « rouet » en bon français) de pompe à eau de mer. Enfin, ne pas oublier de changer le liquide de refroidissement de temps à autre pour renouveler l'antirouille qu'il contient.

A cela il faut ajouter encore les vérifications et entretien de l'arbre d'hélice, avec remplacement de temps à autre de la bague hydrolube (le palier), les vérifications du joint tournant et de l'accouplement (qui nous avait posé tant de problèmes dans les premiers temps en Norvège...)

Et puis il y a les nettoyages un peu plus conséquents à effectuer au bout de quelques années. Ca a fait partie du programme des réjouissances de ces derniers mois, et c'est la raison pour laquelle je vous parle du moteur. Nous avons donc démonté, nettoyé et remonté l'échangeur (la partie où l'eau de mer, froide, vient refroidir le liquide de refroidissement, chaud après avoir lui-même refroidi le moteur) : il vient progressivement se colmater avec des dépôts de sel et de calcaire. Egalement, nous avons aussi démonté, nettoyé et remonté le coude d'échappement (où l'eau de mer vient rejoindre les gaz d'échappement pour les refroidir et atténuer le bruit) : ici ce sont des dépôts de calamine (de la suie) qui viennent petit à petit obstruer le coude et limiter la performance du moteur, puis ensuite corroder le coude ce qui peut être dramatique à terme. Si l'on veut bien faire, reste encore à vérifier l'état de l'alternateur et du démarreur, et notamment les charbons. C'est pour les prochaines semaines...



Avant et après le nettoyage du coude d'échangeur. Vu de l'extérieur il n'avait pas l'air sale, mais on voit pourtant à gauche qu'il commençait malgré tout à se colmater de calamine

Joyeux Noël & Bonne Année !