



NOUVELLES DE *FLEUR DE SEL*

Décembre 2013

CHERS TOUS,

Un long silence. C'est un peu ce que vous avez subi depuis notre dernière lettre en avril dernier. Mais nous allons bien, et comme nous vous le disions alors, *Fleur de Sel* a fait route en sens inverse. Après son séjour néo-zélandais – que nous vous avons raconté la fois passée et que nous vous proposons ici de découvrir en photos – *Fleur de Sel* a fait cap au Nord et retrouvé les eaux calédoniennes.

C'est alors que le contexte change. Si nous sommes revenus à Nouméa, c'est dans l'idée de voir s'il était possible d'y trouver du travail pour un temps. En deux mois, c'était chose faite pour Nicolas, qui a pu commencer fin juin son activité de consultant indépendant. Pour Heidi, ce fut plus laborieux en raison de la protection de l'emploi local. Mais en octobre, elle a enfin pu débiter comme analyste de vente dans le projet Koniambo, la grande usine de nickel en Province Nord – une expérience hors du commun.

Que de changements, penserez-vous peut-être – et avec raison ! Mais rassurez-vous, d'une part nous ne vous oublions pas, et d'autre part, le voyage n'est pas terminé. Nous comptons bien le poursuivre après cette parenthèse dans la parenthèse ! Dans un an ? Voire deux ou trois ? Qui sait ?

En attendant, nous vous souhaitons à tous un très Joyeux Noël et une Bonne Année.

Bonne lecture et à bientôt,

HEIDI & NICOLAS

EN CHIFFRES...

La lettre est écrite en Nouvelle-Calédonie, à Nouméa. Le fuseau horaire est UT+11. Nous sommes donc en avance de 10 heures sur l'Europe continentale. Nous fêterons le Nouvel An alors qu'il sera encore 14h le 31 décembre pour beaucoup d'entre vous.

La position actuelle est 22°17'S 166°26'E. Au cours de ces derniers mois, c'est le 8 septembre 2013 que *Fleur de Sel* a atteint son point le plus au nord, par 22°09'S en allant repérer un abri cyclonique non loin de Nouméa, à Port Laguerre. C'est aussi ce même jour que nous avons atteint le point le plus à l'ouest, par 166°18'E.

Depuis la dernière lettre, *Fleur de Sel* a parcouru « seulement » 1'340 milles (soit 2'482 km), à 5,0 nœuds de moyenne. Notre sillage fait donc 29'600 milles depuis la France (54'820 km).

La plus longue traversée de ces derniers mois a duré pile une semaine (168 heures), entre Opuā (NZ) et l'Îlot Kouaré (NC), dans le lagon sud calédonien. Au total, depuis fin avril, nous avons navigué 270 heures en cumulé.

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

La température de l'eau était de 22-23° pendant l'hiver et atteint maintenant 27° avec l'arrivée de l'été. Quant à la température de l'air, elle dépasse 30° presque chaque jour maintenant et il fait vraiment chaud.

EN IMAGES...

Nous avons mis quelques mois à vous proposer la fin du tour de Nouvelle-Zélande en photos, mais c'est chose faite. En revanche, il faudra attendre un peu pour nos nouveaux clichés calédoniens !

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



Poursuite de notre visite du Fiordland dans les envoûtants [Dusky & Breaksea Sounds](#)



Toujours des fjords sauvages et encaissés et du beau temps dans [le complexe de Doubtful Sound](#)



Rencontre avec des gorfous dans le peu couru [George Sound](#)



Le meilleur pour la fin : [Milford Sound](#) le magistral et grandiose



Spectacle grandiose en remontant la [Côte Ouest : Mount Cook](#) (3'754m) au soleil couchant



Quelques jours de repos dans la [région de Tasman](#) : collines, plages et forêts pour randonner



Premier vrai ravitaillement en deux mois dans la ville souriante et ensoleillée de [Nelson](#)



Marlborough Sounds I : entre [D'Urville Island et Pelorus Sound](#), un vrai labyrinthe !



Marlborough Sounds II : la terre et la mer continuent de s'enchevêtrer dans le [Queen Charlotte Sound](#)



Retour sur l'Île du Nord, dans la ville endormie de [Gisborne](#)



Rapide deuxième passage à [Aotea / Great Barrier Island](#)



Avitaillement, logistique, et copains nous occupent à [Auckland](#)



Adieu à la Nouvelle-Zélande, là où nous étions arrivés : à Opuā, dans la [Bay of Islands](#)



En attendant d'autres photos calédoniennes, celles du [survol du lagon](#). Merci Jean-Pierre !

Fleur de Sel était partie d'Auckland réapprovisionnée. [Nous y avons passé une semaine à faire l'acquisition de pièces pour le bateau, à y faire réviser les voiles, etc.](#) A la faveur d'une légère rotation du vent qui restait de manière tenace au Nord, nous avons rejoint la Bay of Islands. Le temps d'y saluer Shayne et Wendy, de faire le plein de gazole, et surtout de faire nos formalités de départ et puis voilà nous étions en route.

Le cap à faire était exactement inverse de celui effectué six mois auparavant. Destination Nouméa, à la croisée des chemins. C'est là que nous ferons notre choix, selon ce que l'on trouve sur place. Soit nous enchaînerons vers le Vanuatu et l'Indonésie. Soit, nous l'espérons, nous y trouverons du travail pour un temps – pour quelques mois ou quelques années.

Entre temps, nous profitons donc de cette traversée sans encombre. Pas de vilain front pour venir nous matraquer : et pour cause nous quittons Opua juste après le passage de l'un d'entre eux et propulsée par le vent de sud-ouest, *Fleur de Sel* trace. Sur la suite du parcours, ça se calme, mais nous tiendrons tout de même une moyenne de 5,6 nœuds sur le trajet. Pendant ce temps, nous profitons des levers ou couchers de soleil. Les jours raccourcissent aussi, et les températures remontent.

[Fleur de Sel atteint le Grand Récif Sud en milieu d'après-midi, alors que le vent s'essouffle.](#) Nous voici donc mouillés devant l'Ilot Kouaré, tranquillement. Et à la baignade du matin, c'est un beau barracuda que j'aperçois sous le bateau ! Mais alors que la mer est d'huile, ce jour-là il nous faut rallier Nouméa... au moteur.

Commence alors une nouvelle vie. Pour nous, qui nous lançons sans tarder dans la surveillance des annonces d'emploi, dans la mise à jour de nos CV, et dans la rédaction de lettres de motivation : les opportunités semblent ne pas manquer. Et pour *Fleur de Sel* : [elle est amarrée dans la marina de Port Moselle](#), en plein centre-ville de Nouméa. Elle ne renaviguera plus avant plusieurs mois, et nous la reconfigurons un peu comme notre petit appartement où les affaires de navigation sont un peu mises de côté.

Car quelques semaines plus tard, c'est d'abord Nicolas pour qui les pistes de recherche aboutissent plutôt vite. Il faut compléter la garde-robe et puis au boulot ! Heidi pendant ce temps poursuit ses recherches, mais la protection de l'emploi local vient mettre son grain de sel. En tant que citoyenne européenne, la loi lui donnerait les mêmes droits qu'à une Française, mais la pratique est différente de la théorie. La plupart des entreprises préfèrent ne pas risquer une confrontation avec les syndicats. Et à la longue, ne reste qu'une piste, celle de travailler chez Koniambo Nickel, la gigantesque « usine du Nord ». Les avancées se font lentement, mais sûrement. Tandis que Nicolas diversifie son activité en trouvant un deuxième client, [Heidi signe finalement](#) alors qu'elle part pour un petit séjour européen.

Au retour de Heidi, nous adoptons une toute nouvelle organisation. *Fleur de Sel* n'a plus de place à Port Moselle, et nous lui trouvons donc une bouée dans la petite rade de Nouméa. Heidi part travailler la semaine dans le Nord, à 300km et 4h de route de Nouméa, logée en « base-vie » sur le site de l'usine. Et Nicolas fait la navette en annexe – une annexe nouvelle, semi-rigide et avec un moteur de 5 chevaux, un ensemble un peu plus costaud que ce que nous avons précédemment. La base de repli est à terre, c'est notre voiture, [une jolie Twingo dont nous avons fait l'acquisition](#), qui sert à Nicolas pour se déplacer à Nouméa, et surtout pour y entreposer ses habits, etc. Bref, c'est toute une organisation et ça peut sembler compliqué, mais on s'y habitue et cela fonctionne.

Nous profitons néanmoins de quelques agréables week-ends pour sortir *Fleur de Sel*, lui faire découvrir les îlots (Mato, Amédée, Maître, Bailly, Casy, etc.), le Grand Récif, ou encore pour explorer les rivières de mangrove de Port Laguerre, où nous irons nous réfugier en cas d'alerte cyclonique. D'autres fois, ce sont des belles randonnées que nous effectuons dans la région (Mont-Dore, Rivière Bleue...), même s'il nous reste encore beaucoup de terrains de jeux à explorer. Car il faut bien réaliser que la Grande-Terre de Nouvelle-Calédonie est une île étroite, mais longue comme la Suisse (400km), montagneuse d'un bout à l'autre, et longée sur la côte ouest par une étroite plaine côtière discontinue. Encerclé cela d'un superbe récif, ce qui en fait le plus grand lagon du monde, et vous avez des possibilités d'exploration sans fin.

D'autres fois, à Nouméa, nous nous détendons par un peu de vie citadine, à laquelle nous avons finalement peu eu droit depuis notre départ d'Europe. Festival de l'image sous-marine, festival de chœurs « Voix du Sud », musée maritime avec d'importants artefacts de l'expédition de Lapérouse, ou encore visite de la frégate Vendémiaire et du câblier Ile de Ré. Vous le voyez, nous ne manquons de rien. Seule la distance est grande avec proches et amis... Alors si vous prévoyez de venir en Nouvelle-Calédonie, faites-nous signe ! En attendant, nous sommes avec vous par la pensée, et en cette période de fêtes, nous vous adressons nos meilleurs vœux.

Une fois n'est pas coutume, ce bref récit n'est que peu complété par des articles sur notre site. Nous avons en effet moins de temps pour écrire, et nous n'avons pas encore vraiment réussi à partager avec vous notre existence sur le « Caillou ». Nous vous invitons néanmoins à cliquer sur les liens pour en savoir plus...

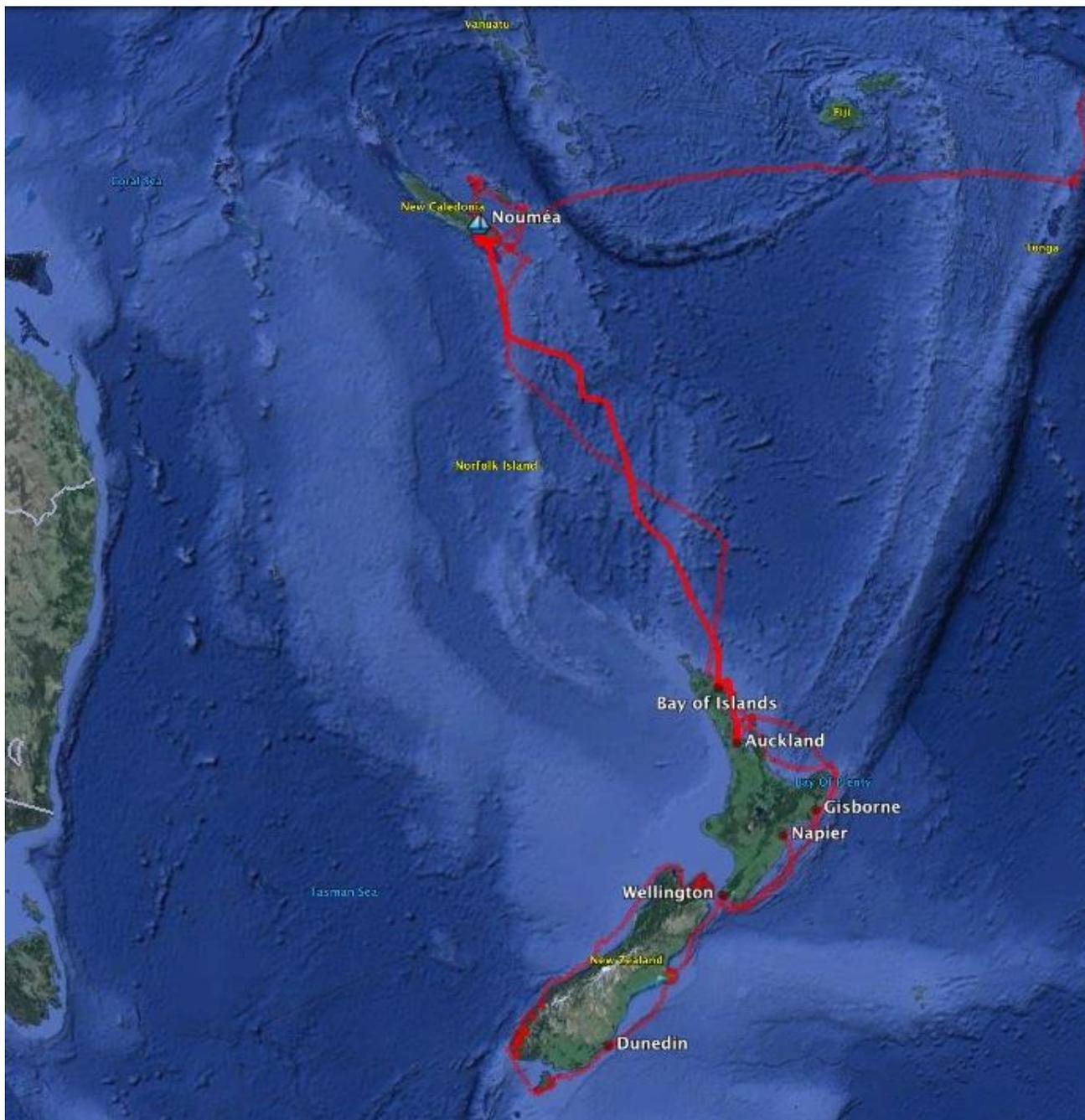
EN EMOTIONS...

LES MEILLEURS MOMENTS

- Une belle traversée retour sans encombre et avec une météo clémente pour rallier la Nouvelle-Calédonie. Ce n'était pas évident de pouvoir quitter les eaux néo-zélandaises sans prendre de coup de chien automnal, et sans qu'un cyclone tardif ne nous tombe dessus en Calédonie.
- Il était raide à grimper, ce Mont-Dore, mais de là-haut, quelle vue ! Le Mont-Dore est un sommet iconique, dans l'est de Nouméa, isolé de la chaîne et au bord de l'eau. Alors le lagon est à nos pieds, avec ses couleurs toujours enchanteuses.
- Pendant qu'Heidi est en Europe, Jean-Pierre a proposé à Nicolas un petit survol du lagon sud calédonien. Quelles couleurs superbes, quelle étendue, et si magique de changer de perspective !
- Première visite de Nicolas dans le Nord pour retrouver Heidi : il n'est pas possible aux externes de rentrer dans l'usine, mais nous poussons plus loin encore, pour visiter Koumac et le Grand Nord – jusqu'à Boat Pass, la très jolie extrémité nord de la Grande-Terre. Que de somptueux paysages sauvages. Un peu le Far West, montagnoux et sec, et tapissé de savane à niaoulis.

LES PIRES MOMENTS

- Les multiples refus dont Heidi a fait l'objet, et qui étaient d'autant plus frustrants que le discours était du type « Votre profil nous intéresse beaucoup, mais malheureusement vous n'êtes pas française. Ça va être difficile. » Mais nous avons vite compris qu'une entreprise calédonienne préfère se priver des compétences nécessaires, quitte à brider son activité, que de faire des vagues.
- Repousser à plus tard nos envies de voyage, réhabituer nos yeux à scruter un écran plutôt que l'horizon, même si nous savons que c'est pour la bonne cause.
- Devoir se contenter d'évasions le week-end, à courte distance de Nouméa, et dans des mouillages peuplés et parfois bruyants. C'est déjà bien, mais nous avons vu tellement plus sauvage...



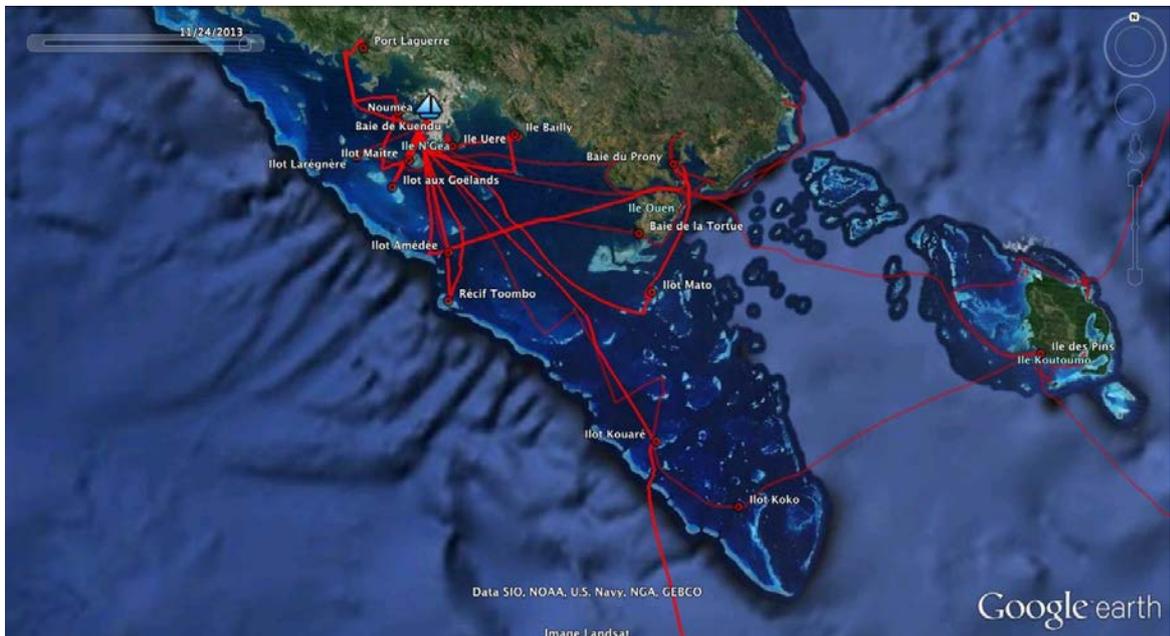
A ceux pour qui une carte parle mieux qu'un long discours, nous rappelons que notre tracé est visible de manière interactive [sur la page Parcours de notre site](#).

Et afin que vous puissiez mieux situer notre nouvel environnement, nous vous proposons cette fois-ci davantage de cartes sur la page suivante.



La Nouvelle-Calédonie dans son ensemble (la Grande-Terre et les Iles Loyauté)

A Vavouto (commune de Voh) se situe l'usine où travaille Heidi



Le sud du lagon calédonien, destination de nos virées du week-end.

Le mouillage

Mouiller, c'est ce que le terrien appellerait ancrer, et un mouillage est un endroit où l'on peut rester à l'ancre (donc pas à quai). Mais par extension, on appelle aussi mouillage tout l'équipement qui nous sert à mouiller !

L'ancre : Une bonne ancre, c'est le meilleur moyen de bien dormir et en tout cas c'est l'un des éléments les plus importants à bord. Nous n'utilisons pas d'ancre à jas, emblématique de la marine à voile, car trop encombrante et pas toujours la plus efficace. Ni même les traditionnelles *FOB*, *CQR* ou autres socs de charrue.

Notre ancre principale est une ancre de dernière génération, une *Spade*, qui œuvre plus par sa forme et par la surface de sa pelle que par son seul poids. D'autres modèles modernes existent (*Rocna*, *Bügel*, etc.) mais nous sommes très satisfaits de la nôtre, un cadeau de Grand-Papa, qui ne nous a jamais fait défaut. Quel que soit le fond, une fois bien accrochée, nous avons toujours dormi sereinement, même en cas de rotation du vent.

Lorsque nous devons mouiller sur deux ancres, par exemple tête-et-cul sur fond de sable ou vase, nous utilisons surtout notre deuxième ancre *Fortress*, une ancre plate à bascule, en aluminium. Elle présente donc l'avantage d'être légère, manipulable y compris en annexe, et de tenir excellemment bien à condition que la direction de traction ne change pas (à ne pas utiliser comme mouillage principal, donc).

Nous avons aussi à bord l'ancienne ancre principale de *Fleur de Sel*, de type ancre plate à bascule bien lourde, et qui viendra suppléer ou assister l'ancre principale en cas de besoin, ainsi qu'une autre ancre de ce type, mais plus petite et donc moins lourde. Ça en fait quatre au total.

La chaîne : Comme le dit le proverbe, la chaîne n'est aussi forte et résistante que le plus faible de ses maillons. Et pour être solide, elle est faite, comme l'ancre, en acier. Une couche de galvanisation vient protéger l'acier et l'empêcher de rouiller. Mais à la longue, cette pellicule s'use et disparaît. La chaîne se transforme alors très vite en un tas de rouille à surveiller très attentivement – c'était le cas de la nôtre après 5 ans de bons et loyaux services. On peut faire re-galvaniser une chaîne mais c'est un processus complexe et couteux, et il vaut finalement mieux en racheter une neuve, ce que nous avons fait il y a quelques semaines, en prévision de la saison cyclonique à venir.

Nous avons à bord 50-60m de chaîne d'un seul tenant, avec une deuxième longueur de 30m que l'on peut utiliser pour rallonger le mouillage principal ou pour constituer un autre mouillage avec une autre ancre. Quelques petites longueurs de 5-10m de chaîne viennent compléter le tout pour pouvoir empenneler (mouiller sur deux ancres en série) ou pour le mouillage léger de la *Fortress*.

Pour mouiller, nous mettons systématiquement une longueur de chaîne égale à 5 fois la profondeur d'eau, avec un minimum de 20-25m. Eventuellement, par vent faible et s'il faut réduire le rayon d'évitage, on peut se limiter à 3-4 fois la profondeur. Mais en cas de coup de vent, on rallongera au contraire à 7 fois la profondeur.

Le câblot : Il s'agit d'un cordage de forte section que l'on vient frapper sur la chaîne pour rallonger la longueur totale de la ligne. C'est aussi moins lourd à manipuler. En revanche, c'est moins pratique sur le guindeau, surtout à la transition avec la chaîne, et nous ne l'utilisons donc que très rarement. De plus, les bateaux qui n'utilisent qu'une courte longueur de chaîne et du câblot doivent mouiller plus long encore.

La main de fer : Chez nous, on la surnomme le « bout magique ». Il s'agit d'un crochet inox et d'un cordage en nylon (donc un peu élastique). On frappe le crochet sur la chaîne, et on vient reprendre le cordage sur le taquet d'amarrage du bateau. Ainsi, les efforts au mouillage ne sont pas exercés sur le guindeau pour économiser ce dernier, le mouillage subit moins d'à-coups et est donc soumis à moins de pics d'efforts, et enfin la chaîne est détendue entre le crochet et le bateau, ce qui évite aux bruits de la chaîne qui racle au fond de se propager jusqu'au bateau. On dort alors nettement mieux, c'est magique !

Le guindeau : Il s'agit d'un treuil électrique (1000 W chez nous), qui permet de remonter la chaîne et le mouillage. Sur les bateaux de grand voyage, on trouve de nos jours de plus en plus de guindeaux électriques et non plus manuels. Il faut impérativement que le moteur tourne, tant cela consomme d'électricité, mais notre dos et nos muscles l'apprécient particulièrement lorsqu'on mouille par 20 mètres de fond ou que le vent souffle bien. Et on n'hésite pas à remouiller si la tenue n'est pas parfaite.

L'orin : Il s'agit d'un cordage léger muni d'une bouée et que l'on attache à l'arrière de l'ancre. Au cas où elle se coince au fond, ou si on doit abandonner précipitamment le mouillage sans pouvoir le remonter, l'orin sert à récupérer l'ancre facilement. Evidemment, certains peuvent penser qu'il s'agit d'un corps-mort...

Les lignes à terre : Lorsque les fonds sont profonds et/ou que l'on doit mouiller très proche de la terre (comme en Patagonie par exemple), les lignes à terre permettent de compléter le mouillage pour immobiliser le bateau, en l'amarrant à des arbres, à des rochers, ou à défaut à une ancre plantée à terre. Le plus pratique est qu'elles soient flottantes (bien plus facile pour le rameur en annexe).



Joyeux Noël & Bonne Année !