



7.000 km en bateau pneumatique

● **Un homme. Un bateau. L'homme : Michel de Hemptinne, 49 ans, les cheveux fous, les yeux teints de pluie et d'océan, les traits érodés par l'aventure. Le bateau : un pneumatique aux inscriptions délavées, garni d'une console en bois dont les cadrans rouillés se souviennent des péripéties d'une expédition qui a failli mal se terminer.**

MICHEL de Hemptinne a toujours été un amoureux de la mer. A 30 ans, lors d'une petite traversée, en Yougoslavie, effectuée à bord d'un dinghy, il a le coup de foudre pour le « pneumatique ». Et, depuis lors, beaucoup d'eau a coulé sous les « Zodiac » équipés par Michel. Plusieurs grandes expéditions, dont la dernière relie deux continents : Singapour-Australie. Une traversée éprouvante de plus de 7.000 km couverts en trois mois, face à la mousson du sud-est, avec deux bateaux superéquipés, embarquant 5 compagnons, dont une femme.

Le coup d'envoi de l'expédition Singapour-Darwin fut donné deux ans avant le grand départ. Trois mois de voyage, de rêves et d'évasion, nécessitent environ deux années de préparation. Il s'agit, tout d'abord, de trouver les capitaux nécessaires à pareille entreprise, et de régler ensuite les milliers de détails techniques et administratifs qui se posent. Parce que Michel a choisi de lécher les côtes indonésiennes. Parce que beaucoup de livres racontent, à grand fracas, les récits de pirates malais qui sillonnent les mers du Sud, arraisonnent les bateaux, les pillent, les coulent et tuent. Parce qu'il a décidé d'emmener deux bateaux et 5 coéquipiers, la mise au point du voyage doit être minutieuse.

« La préparation d'une telle expédition est extrêmement éprouvante, me confie Michel. On est toujours seul et il arrive souvent que l'on soit sur le point de tout abandonner... »

Mais la chance de Michel s'est appelée hasard, ténacité, métier. Sa chance s'est aussi appelée Amaury Contzen, un ami fidèle qui a soutenu tous

APPARTEMENT A VENDRE

Avenue Louise

APPARTEMENT DE TRES HAUT STANDING

352 m² — quatrième étage — garage — Libre le 1^{er} juillet — prix : 5.850.000 F. Vente directe par propriétaire — Tél. 512.97.38 — intermédiaires s'abstenir.

Pourquoi Pas?

adhère au



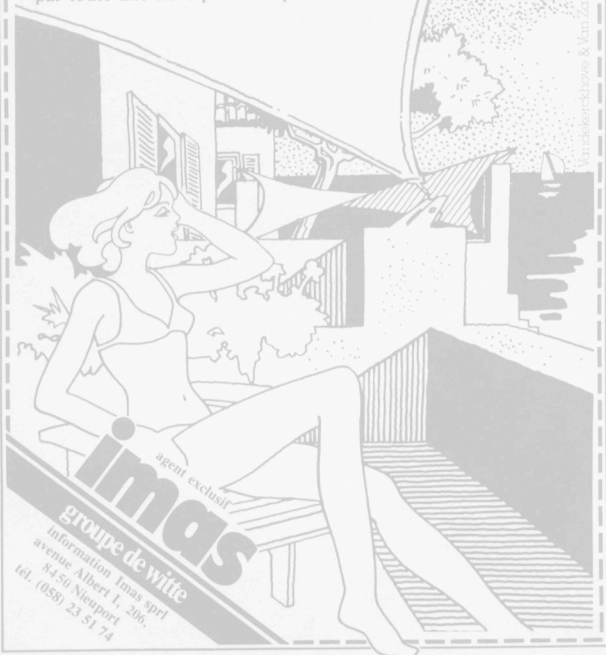
et s'efforce d'éliminer de ses pages la publicité trompeuse. Si, malgré cet effort, nos lecteurs ont des réclamations à formuler il leur est demandé d'écrire au

JURY D'ETHIQUE PUBLICITAIRE

Rue des Colonies 28 - Bte 6
1000 Bruxelles

Calo d'en Real - Ibiza

A vendre: villas et appartements de grand luxe. Seule une île encore merveilleusement préservée comme celle d'Ibiza, pouvait permettre de réaliser ce lieu privilégié, en bordure de mer sur la côte ouest. Un soleil éternel, une mer cristalline et une nature où la pinède a été non seulement respectée mais embellie par toute une flore paradisiaque.



agent exclusif

groupe de wite

information imas sprl
avenue Albert I, 206,
8450 Nieuport
tél. (058) 23 51 74

Aventure

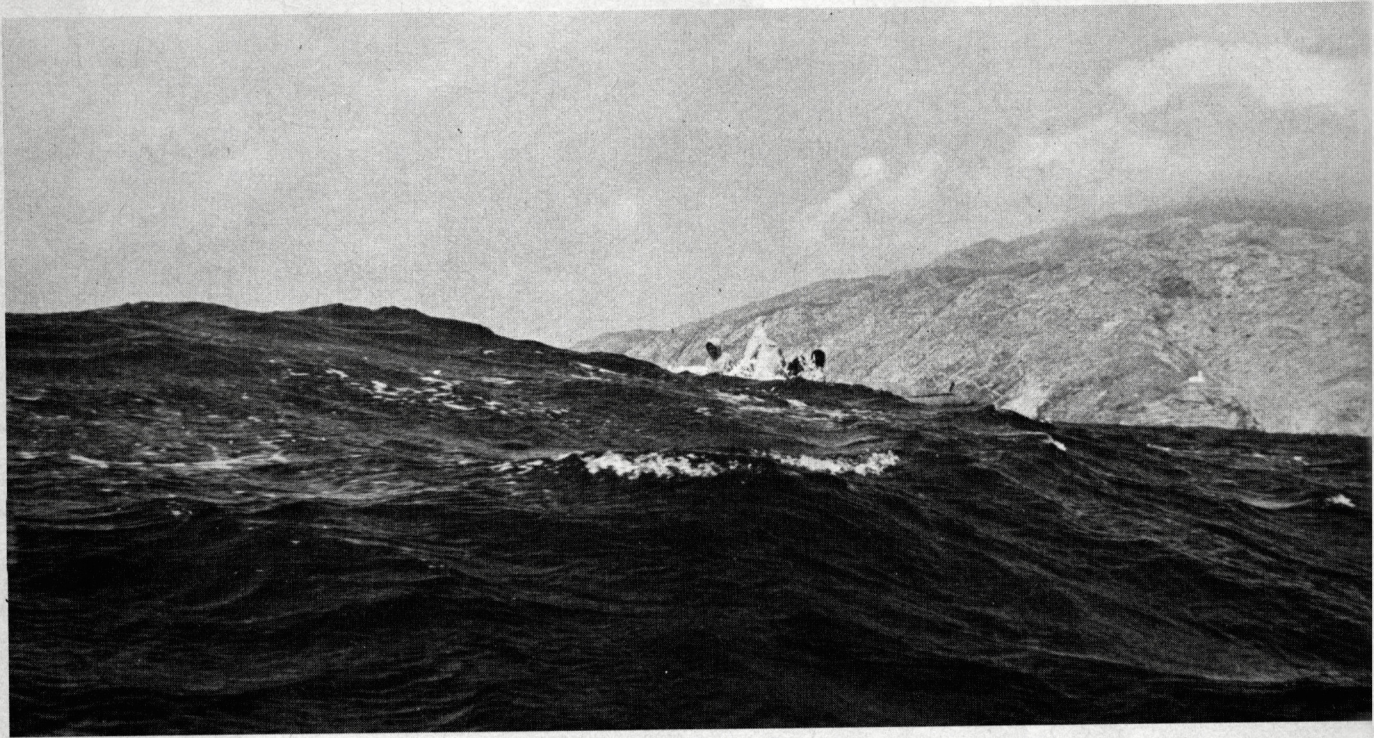


ses projets. La chance s'est enfin appelée Massimo Maggia, Ciccio Costanzo, Francine De Boeck, John Vinck et Bernard Foubert qui ont décidé de vivre l'aventure parce que, pour eux, l'aventure c'était aussi cet explorateur un peu fou qui les emmenait à l'extrémité de l'Orient, visiter des criques sauvages...

Le grand jour est arrivé. Enfin. Les deux « Zodiac » ont été transportés à Singapour, point de départ de l'expédition, à bord d'un navire porte-conteneur de la C.M.B. Le Selamat (bienvenue) et le Berani (courageux) sont prêts : équipés d'une console en bois vernis transversale où s'entassent, entre autres, des réservoirs d'essence souples, de la pharmacie, des cartes, des appareils de prises de vue, des films, du matériel périssable, quelques boîtes de conserve et un accastillage sophistiqué qui n'a rien à envier aux instruments de mesure compliqués, indispensables à la navigation. A l'arrière sont accrochés un Johnson de 70 CV et un moteur plus petit de 9 CV, appoint éventuel. L'avant est aménagé à l'aide d'arceaux attachés aux boudins en une cabine couverte qui peut abriter deux personnes dans des conditions de confort que l'on imagine à peine. Charge totale : 1.200 kg. Longueur hors tout : 5,80 m. Largeur : 2,40 m.

Dimanche 3 juillet 1977, 15 heures : les pneumatiques se fauillent entre les vieilles jonques. Ce jour-là, les eaux portuaires se sont transformées en un véritable musée de la marine dont la pièce maîtresse, le porte-avions Constellation ancré au large, salue le passage de l'expédition Singapour-Darwin du haut de ses 150 mètres de tôle. Cap au sud ! Le continent asiatique est oublié. Sous la coque des bateaux, la mer de Chine est calme, comme repassée par les chaleurs tropicales. Les moteurs tournent régulièrement. Les instruments fonctionnent.

Après le détroit de Malacca, les premiers jours se passent au gré d'une navigation sans histoire. Michel et son équipe jouent à cache-cache avec les archipels inconnus. Chaque soir, fatiguée par les trépidations des vagues, l'équipe cherche un coin tranquille pour amarrer les bateaux, casser la croûte, parfois faire des achats, et passer la nuit. Là, c'est une vieille Chinoise, propriétaire d'un ponton pourri et d'un bazar perdu au bout d'une île. Là, c'est une cabane abandonnée, isolée dans la mangrove. Là, c'est un village entier qui se tient



debout sur l'océan en se demandant d'où peuvent bien venir ces embarcations d'un autre âge. Première semaine, le loch indique la distance parcourue : 460 miles.

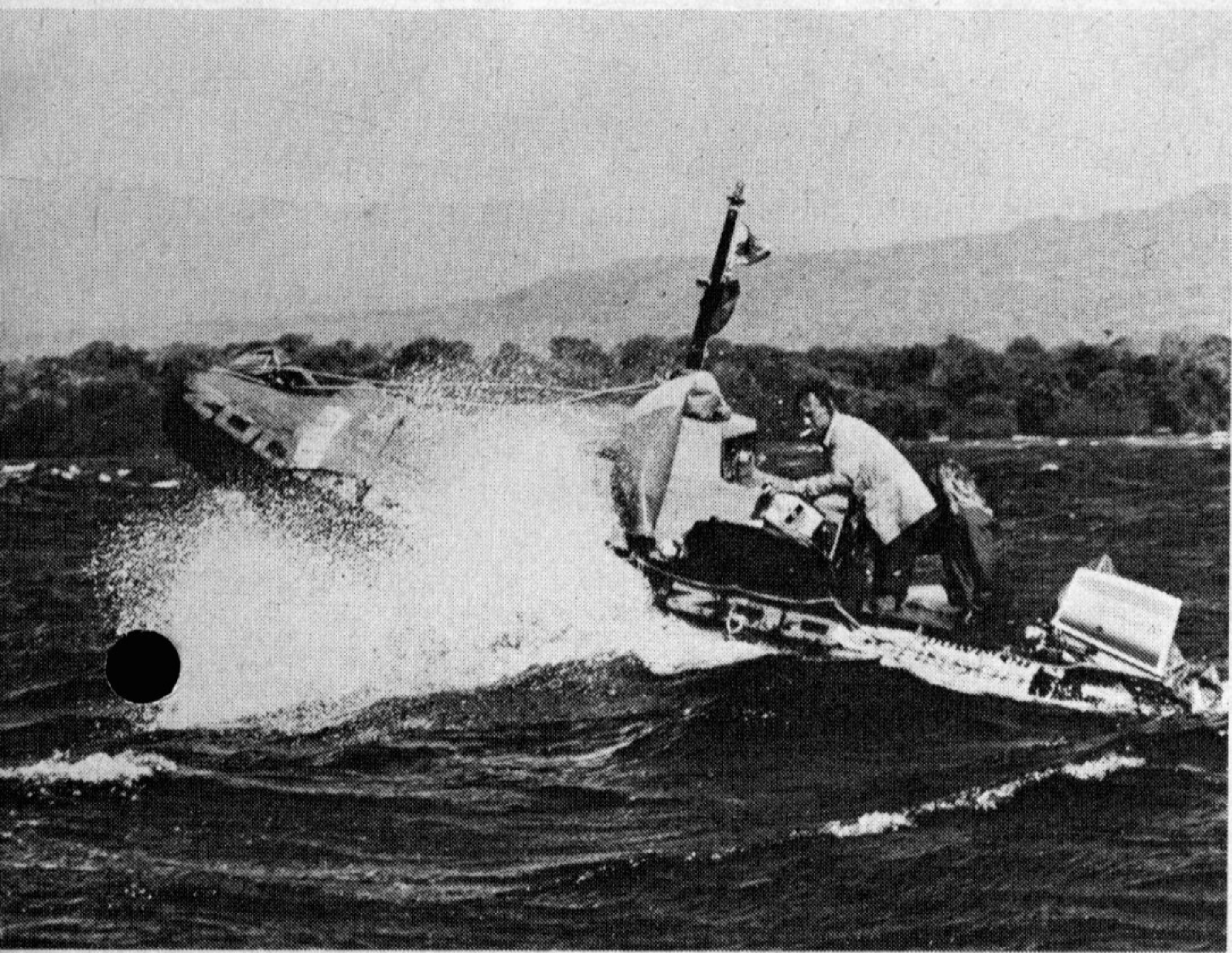
Mis à rude épreuve

L'équipe longe la côte de Sumatra et rencontre peu à peu les éléments déchainés de la mousson du sud-est. Les douze heures de navigation quotidienne, les lames courtes et abruptes mettent les bateaux à rude épreuve. Déjà des ennuis : la quille d'un des « Zodiac » se dégonfle, le manomètre de pression baisse, le plancher se déboîte. Michel de Hemptinne décide de réparer : retard, palabres, contre-temps. Quelques jours plus tard, Francine de Boeck est piquée par un insecte venimeux. Sa jambe gonfle atrocement ; elle ne peut plus supporter la douleur des chocs constants contre les vagues et doit prendre l'avion pour Djakarta en compagnie de Bernard qui s'est entaillé le pied et dont la blessure s'infecte. Ils reçoivent pour mission de téléxer au constructeur à Paris pour demander l'envoi d'urgence de nouvelles quilles. Une semaine plus tard, la chance semble totalement abandonner l'expédition : les réparations de la quille ne tiennent pas. Il faut de nouveau s'arrêter, trouver un village et une grue, réparer, attendre, réfléchir. L'avarie est grave. Dans une cabane construite au-dessus d'une mer de boue, Michel fait le point et s'interroge sur l'avenir de l'expédition : sur lui reposent la confiance de plusieurs entreprises commerciales et la responsabilité des capitaux engagés dans cette affaire. Au dehors, la nuit équatoriale tombe avec le jour et... les ennuis. Le lendemain : on continue ! Mais à vitesse réduite, d'autant plus que la quille du bateau valide se dégonfle elle aussi ! Jour J plus 15 : arrivée à Djakarta, 7 millions d'habitants. Une des plus grandes villes du Sud-Est

asiatique, une des plus sales aussi. Des maisons spacieuses et confortables à air conditionné. Des baraques construites avec des caisses à oranges. Au total, 5 jours de repos pour l'expédition qui se retrouve au grand complet. Le moral remonte et Michel parvient à se faire interviewer par un journal local : passeport efficace s'il en est pour tempérer le zèle des autorités portuaires qui ont trop tendance à faire trainer les choses. Naviguant le long de la côte nord de Java, aux commandes du « Berani », Michel doit pomper toutes les vingt minutes pour maintenir une pression minimale dans la quille malade. Sur une plage de Bali, le Selamat est démonté à son tour : un masque de plongée s'est brisé et le verre a troué la coque en 9 endroits différents ! Après 15 jours de navigation côtière, l'expédition s'arrête à Benoa, port de pêche de Bali, l'île aux dix mille temples. Le 17 du même mois, les radios du monde entier annoncent la nouvelle d'un

L'ancêtre moderne du pneumatique est l'embarcation de l'Américain John Mikes qui, avec du caoutchouc, fabriqua 3 éléments gonflables en forme de cigare sur lesquels il disposa un plancher et une mâture. C'est à bord de ce radeau, le « Non Such », qu'il relia New York à Southampton en 43 jours. Cela se passait en... 1868. Au XX^e siècle, c'est sans doute le fameux Dr Alain Bombard qui donna au pneumatique ses lettres de noblesse : en 1951, il traverse l'Atlantique, sans eau ni vivres, à bord de son « Hérétique », conservé aujourd'hui au Musée de la Marine à Paris. De nos jours, le pneumatique connaît un succès croissant. Déjà, certaines agences de voyage se sont spécialisées dans le raid en pneumatique et proposent la descente de rivières connues pour la beauté étonnante et sauvage de leurs paysages (Colorado, Omo en Ethiopie, Euphrate, etc.). Une forme d'évasion et de découverte, un retour à la nature indispensables à la routine de notre vie quotidienne.

tremblement de terre dont l'épicentre se situerait dans les îles Tonga, à l'est de l'Australie. Michel sent le sol trembler et rejoint le port en toute hâte : « Je vois le Berani, le pauvre Berani tourner comme une toupie, insignifiant jouet entraîné par les caprices désordonnés d'un chapelet de tourbillons qui s'enchevêtrent et se bousculent... », écrira Michel dans ses aventures (1). Nouveau départ. Nouvelle mousson. Nouvelle surprise : dans le paquet envoyé de Paris, ne se trouve qu'une seule quille de rechange ! Les difficultés augmentent, la tension nerveuse aussi : la sous-alimentation, les conditions d'hygiène précaires, les ulcères qui ne ferment pas... Autre problème : l'expiration prochaine des visas alors que le chemin dans les eaux territoriales indonésiennes est encore long. Autre incident : la quille du Selamat éclate ! Et, samedi 3 septembre, un renfort de boudin du Berani se déchire sur une longueur de 80 cm. Irréparable. L'expédition est, cette fois, sérieusement compromise : non seulement, les démontages successifs ont fait perdre un temps précieux, que l'expédition comptait consacrer à l'exploration des petites îles de la Sonde, mais il est certain maintenant que, s'ils arrivent en Australie, un bateau manquera à l'appel. Inutile de prendre des risques supplémentaires. Une partie de l'équipe est forcée d'abandonner. Le Selamat, lui, continue, soutenu par la volonté de ceux qui osent encore y



croire malgré tout... Malgré la perspective dangereuse d'une traversée de plus de 400 miles avec un matériel fatigué.

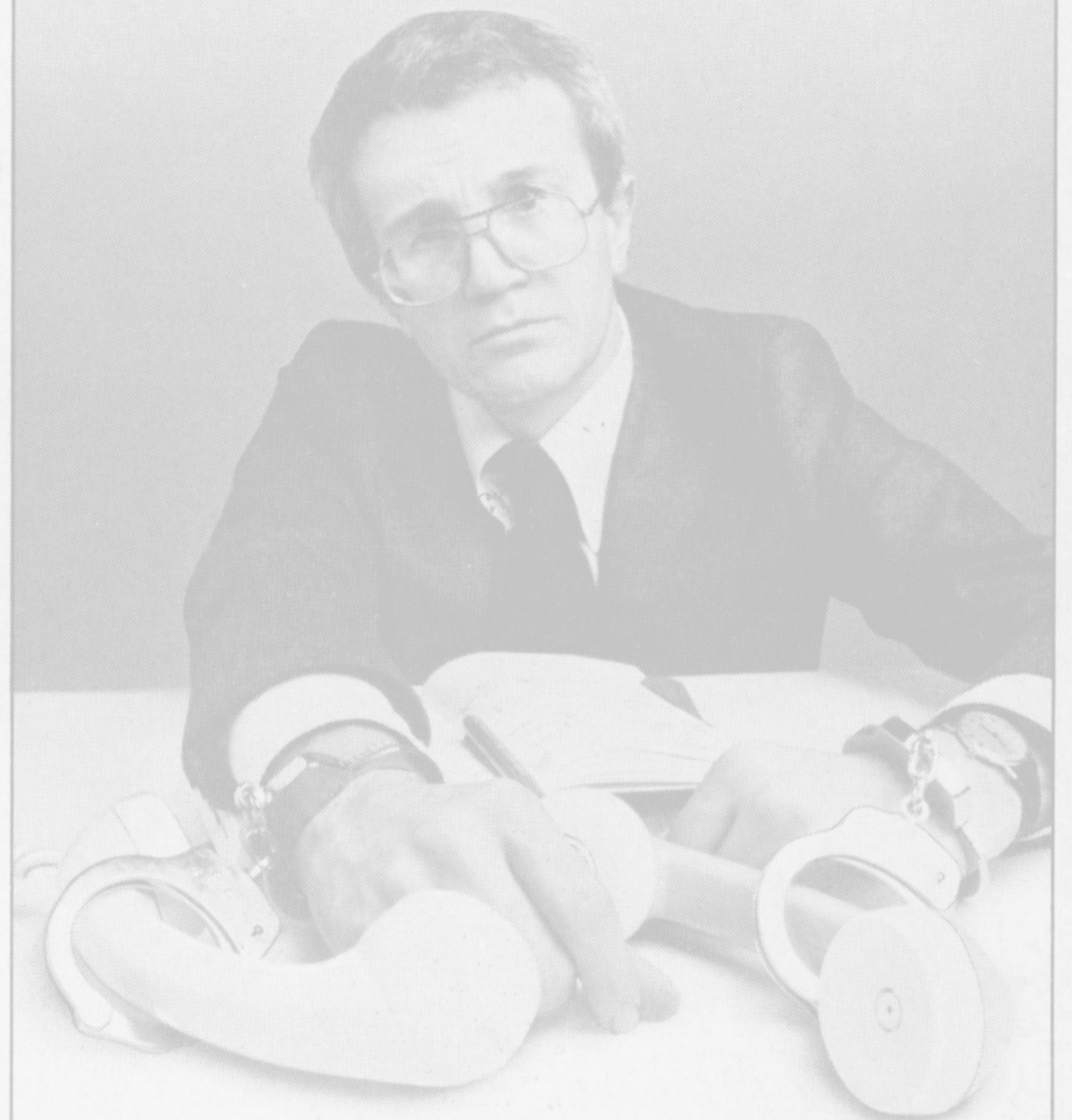
Finalement, ils réussissent. Peu importe alors les vicissitudes et les incidents de parcours. Ils sont en terre australienne.

Deux ans après ces instants inoubliables, Michel termine d'écrire le récit de ses aventures et se jure de ne plus jamais tenter pareille expérience. Mais le démon de l'exploration le tient : il parle déjà de fleuves, d'eaux tumultueuses, de gorges encaissées, de rapides insurmontables... Le Yang-tseu-Kiang, 5.300 km d'eau chinoise. Une autre croisière jaune en perspective !

Michel BRENT ♦

(1) « Le soleil dans le dos » — Artaud — à paraître en novembre.

Le progrès a parfois ses inconvénients



Vous êtes bloqué au téléphone. Vous attendez un coup de fil. Vous râlez. Vous avez envie de partir à votre rendez-vous. Mais vous devez pouvoir dire où vous êtes. En attendant, vous faites du mauvais travail...

Laissez-vous aller. Détendez-vous. Dites à votre Telerep où vous allez. Il se chargera de le répéter fidèlement lorsque l'on vous téléphonera. On pourra donc vous joindre. Et on saura que vous êtes un homme organisé.

A votre retour, vous saurez qui vous a demandé et ce qu'on avait à vous dire. Avec Telerep, le téléphone redevient un progrès. Sans inconvénients.

Telerep, le fabricant belge : toute une gamme de répondeurs performants.

Rue des Chartreux 21 - 1000 Bruxelles - Tél. 02/513 76 15
Parking rue du Vieux Marché aux Grains 44
Points de vente dans tout le pays.

BON pour une documentation gratuite

NOM:

ADRESSE:



Telerep

Le répondeur performant