

50 ans - 5 bateaux

Club Nautique Marine Toulon

« Sine Qua Non »

Denis Palisse



APILI 1975-1996



YAKA 1972 - 1974



MASKALI 1997 - 2004



IKAMA 2004 - 2010



BABUR AMOR 2010 - 2018

96
agos

YAKA (1972-1974)

Il fut mon premier bateau, acheté pour 1 franc symbolique à un membre âgé du CNMT qui ne pouvait plus s'en occuper. Il faut dire que le voilier était en triste posture, accroché au ponton par ses aussières arrière qui l'empêchaient de couler, les 2/3 avant du voilier entièrement immergés Seuls, l'arrière du bateau, du roof et les 2 mâts sortaient de l'eau.



Cela se passait en 1972 au CNMT. Je contactais le propriétaire qui me fit la description du voilier : c'était un petit ketch en bois d'environ 10 m de long, la coque construite en lisses d'acajou jointives sans calfat, rivetées au cuivre sur membrures, possédant un accastillage et des équipements complets, des voiles en état correct, 4 couchettes, un carré, une kitchenette et tout le matériel de cuisine, glacière, fourneau à gaz, etc. le moteur était un moteur de 2 CV de voiture (donc refroidissement à air) entraînant une hélice à 2 pales orientables et réversibles.

Il ne savait pas pourquoi le bateau avait coulé, mais, n'étant plus allé le voir depuis longtemps, ce pouvait être une vanne de coque ou peut-être la pluie, car le cockpit n'était pas étanche et ne possédait pas de dispositifs auto-videurs ...

Rassuré par la présentation que ce membre du club venait de me faire du voilier et en particulier de l'état de la coque, j'estimais que l'aventure valait la peine d'être tentée. Et le « marché » fut conclu. Je proposais à un ami de s'associer avec moi pour restaurer ce voilier, conscient du travail que cela représentait, d'autant que j'étais assez souvent absent de Toulon, embarqué à l'époque sur le Bâtiment d'Expérimentation « Arago » (après avoir pris la suite de l'EV1 Hubert PINON...). Il accepta volontiers et nous fîmes nos premières plongées d'investigations dans l'eau peu ragoutante du port.

Les premières constatations étaient encourageantes en ce qui concernait la coque, en bon état apparent, très sale mais intacte ; idem pour l'hélice. Et à l'intérieur un tas d'affaires et sacs à voile qui flottaient ...difficile d'investiguer plus en détail.

A ce stade, il n'y avait qu'une seule chose à faire : le remettre à flot ! et ensuite, le vider, le faire remorquer jusqu'au slip et l'examiner sous toutes ses coutures.

La remise à flot fut épique car, nos seuls moyens étaient des chambres à air qu'il fallait gonfler tant bien que mal sans vraiment de résultats ; mais très vite les plongeurs du club qui passaient par là, eurent pitié de nous, nous aidèrent en nous prodiguant des conseils pertinents et surtout en nous prêtant du matériel adapté.

Ce fut facile et le cockpit apparût. Nous avons pu alors commencer à vider la coque. YAKA flottait !

Remorquage jusqu'au slip, hissage et constat : coque en bon état, pont abimé à certains endroits, mâts en bois à gratter et revernir, haubans en tige inox corrects mais sertissages des ridoirs à revoir, les voiles un peu usées, moisies, mais pouvant encore servir, moteur tout rouillé mais peut-être un espoir de le récupérer, ligne d'arbre et système de commande du pas d'hélice bloqués, sans dégradations visibles, à nettoyer et graisser.

Mais surtout, la cause du naufrage était sous nos yeux : le cockpit se résumait à un plancher relevé sur les côtés d'une douzaine de centimètres ; une fois cette cuvette pleine d'eau de pluie, elle ne pouvait que déborder et se vider directement à l'intérieur !

Première mesure à prendre pour profiter de la position à sec du bateau : mettre en place 2 passages de coque avec vannes pour évacuation des eaux d'un futur cockpit auto-videur que l'on pourra construire à flot.

La remise en état :

Après un bon rinçage intérieur-extérieur à l'eau douce, un carénage, peinture, graissage, ..., YAKA reprit fièrement sa place au ponton.

Nous nous penchâmes alors sur le moteur de 2CV Citroën. Une chance, mon ami et moi avons eu des 2CV et connaissions bien ces moteurs rustiques et simples. Démontages, nettoyage, gazole dans les cylindres, vidange, graissage, ...mais pour l'instant, impossible de virer l'arbre vilebrequin à la manivelle ! on force, on met une grande rallonge, et puis tout d'un coup, la manivelle tourne ! grande bouffée d'espoir, sauf peut-être pour la segmentation...

Nous remplaçons tous les équipements électriques du moteur faciles à trouver dans les casses, mise en place d'une batterie neuve, nettoyage du réservoir d'essence et du tuyau d'alimentation moteur, un peu d'essence et enfin, le premier coup de démarreur... après quelques coups d'essai, stupéfaction ! le bruit caractéristique de la 2 CV se fait entendre ! le moteur tourne assez rond comme s'il avait oublié son long séjour dans l'eau de mer ! une belle publicité pour Citroën...Balancement de la ligne d'arbre ; avant, arrière, neutre, elle tourne en couinant mais sans trop de vibrations et première navigation réussie dans le port !

Par la suite nous construirons un cockpit étanche, peaufinerons les aménagements intérieurs, vérifierons les équipements, mouillage, voiles et ... vogue la galère !

Il ne restait plus que le pont à rendre étanche. Nous avons pour cela décidé de faire des réparations par tissus de verre et résine ; la technique nous paraissait assez simple, mais sans l'avoir jamais mise en œuvre...

Un pont bien antidérapant !

Nous commençons le travail, découpe du tissu de fibres de verre, dosage des composants époxy, résinage...et fierté au bout du compte. Sauf qu'après plusieurs jours puis plusieurs semaines, le pont restait toujours collant. Une erreur de dosage est si vite arrivée ! Quelques mois plus tard, la résine avait fini par sécher en surface, du moins suffisamment à nos yeux pour naviguer...Mais rien n'est plus adhérent que de la résine en apparence sèche avec des fibres de nylon, constituant principal des maillots de bain...Nos belles invitées qui bronzaient à plat pont en firent les frais en tentant de se relever, évidemment pour notre plus grand plaisir !!!

*Le domaine de **navigation*** est resté limité à la côte varoise et aux îles, mais plus par manque de temps, que par défiance à l'égard de la fiabilité de YAKA. Il aurait certainement pu aller et revenir de Corse sans problème par temps correct.

Une belle histoire de navigation est associée à YAKA : nous étions partis tard du CNMT pour Porquerolles ; peu de vent au départ et plus du tout à l'approche de l'île. La nuit tombe ; nous démarrons le moteur en direction de l'entrée du port. Il fait beau, la nuit est noire, sans lune, et l'on aperçoit à la lueur du phare d'entrée, des silhouettes se promener sur la jetée. Juste avant de virer l'extrémité, nous entendons une voix d'enfant crier : « Papa, Papa, y'a une 2 CV qui entre au port !! » ; puis d'autres personnes : « c'est vrai ça ! », « mais qu'est-ce que c'est ? ».....

Une revente de prestige :

En 1975, ayant en tête un projet de construction d'un voilier hauturier (ce sera APILI, cité plus loin), je vendis YAKA avec l'accord de mon ami, à un enseigne de vaisseau embarqué sur le même sous-marin que moi à Toulon, et auquel j'avais eu le temps de faire une présentation idyllique de ce petit ketch...

Il ne m'en voudra pas trop et cet enseigne deviendra plus tard Chef d'Etat Major de la Marine...

Au suivant...

APILI (1975 - 1989)

C'était un rêve depuis l'adolescence ! posséder un jour un voilier hauturier très solide, inspiré du « Joshua » de Bernard Moitessier dont les récits de navigations autour du monde m'avaient ensorcelé : en acier, d'environ 13 mètres, cockpit central, gréement de cotre / ketch, pont dégagé, suffisamment large et confortable à l'intérieur pour aller loin...telles étaient les caractéristiques générales du voilier dont je rêvais.



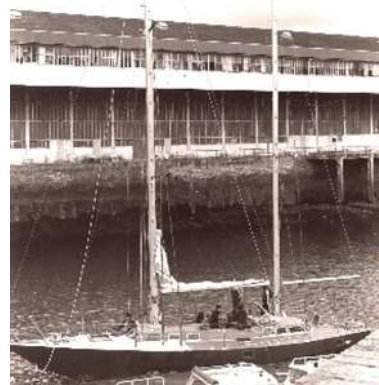
Un plan de bateau qui tourna longtemps en boucle dans ma tête, se précisa, s'enrichit au fil des mois par la lecture des récits de circumnavigateurs. Et qui devint si envahissant que rien ne pouvait plus être un obstacle pour concrétiser ce rêve...!

Nous sommes en 1975. Les ressources financières sont maigres. La seule solution réalisable est de faire construire la coque nue à un stade très basique et de l'équiper par nous-mêmes, intérieur et extérieur, à notre rythme, en fonction des possibilités financières. En serai-je capable ? Pari osé, j'en suis conscient, mais c'est maintenant ou jamais. Décision est prise : je choisis le chantier Pugliese à Biot (06) pour la construction en acier d'un Trirème 43, de 13,30 m de longueur et de 4,5 m de large, à bouchains, sur plans de l'architecte M. Charpentier. Il avait tout ce que je voulais, une solidité à toute épreuve, un cockpit central (maintien d'un équilibre des poids et meilleure protection qu'un cockpit arrière en cas de submersion totale de ce dernier par mer grosse de l'arrière), un safran porté par crapaudine (et non suspendu), des cloisons avant et arrières étanches, un grand puits à chaîne, un grand caisson arrière, une quille profonde et large à sa base dans laquelle on pouvait descendre (important pour placer les 4,5 tonnes de lest en lingots de plombs, les caler et pouvoir ainsi éventuellement les débarquer en cas d'échouement).

Apili en Penfeld

Brest

Une dizaine de mois plus tard, la coque, magnifique, était prête, parfaitement réalisée. Elle arriva par la route à Toulon. Son aménagement pouvait commencer. Il se terminera à Brest au CNMB cinq ans plus tard avec son lot d'aventures de tous ordres. En mars 1980, c'est le grand jour : la première mise à l'eau d'APILI et le moment le plus terrible que je connus !



La première mise à l'eau

L'opération ne pouvait se faire que par une grue flottante de la Direction du Port. Le jour et l'heure de l'opération furent choisies en fonction de la marée et des prévisions météo. La grue flottante se présenta comme convenu au lever du jour ; passage des sangles sous la carène et légère mise en tension pour équilibrer leur longueur. C'est alors qu'APILI s'envola littéralement, s'inclina d'une vingtaine de degrés et partit en travers sur le voilier voisin. Je vis avec effroi une patte en acier, support du futur pavois, servir d'ouvre-boîte et découper profondément et sur plus d'un mètre de long, la carène du voilier d'à côté ! Quelques secondes plus tard, APILI retombait violemment sur le sol bétonné. La coque se souleva de nouveau de plusieurs mètres et retomba encore lourdement sur le béton, et ce mouvement oscillatoire se poursuivit je ne sais combien de fois, car abasourdi, je quittais les lieux pour ne plus voir cette scène d'horreur.

Après un bon remontant, je revins et cherchais APILI du regard. Il n'y était plus ; j'eus alors la surprise de le voir flotter, amarré à une bouée du Club. J'étais bien certain que la quille creuse serait tordue, les couples et lisses vrillés, et peut-être la structure même d'APILI, voilée. Des années de travail pour rien !

Une chaloupe du Club me conduisit à bord. Je me précipitais à l'intérieur. Tout était sans dessus-dessous, mais pas de déformations visibles à première vue ; j'ouvris la tape de quille, et lampe torche à la main, plongeais à l'intérieur. J'examinais avec soin les couples et lisses. RIEN ! strictement RIEN. Aucune soudure n'était cassée. Je remontais sur le pont, fou de joie. Je me souviens alors être resté assis sur le roof un long moment, regardant le lever de soleil sur la Penfeld, louant en moi-même la construction acier et le chantier Pugliese, En cette minute, je pris totalement confiance dans le bateau et les doutes qui m'habitaient en secret, s'évanouirent. APILI venait de montrer qu'il pourrait nous amener loin, en sécurité, et c'est ce qu'il fit.

Les évènements s'imbriquèrent alors à merveille : j'eus la chance en effet d'obtenir, après un « arrangement » avec la Direction du Personnel de la Marine, une affectation en Nouvelle Calédonie et un congé sans solde de six mois pour rallier Nouméa en voilier ; en échange j'acceptais de faire une patrouille supplémentaire sur SNLE. La DPMM manquait à l'époque d'atomiciens, une chance pour moi....

C'est ainsi que nous appareillerons en mai 1981 du port de plaisance du Moulin Blanc, en famille avec les enfants de 4 et 6 ans, notre chien « Apache » et un couple d'amis n'ayant jamais fait de bateau, mais montagnards, habitués à l'effort, et en mesure de supporter des moments difficiles en gardant leur calme.

Et tout de suite, passage d'Armen dans un épais brouillard, puis tempête dans le Golfe de Gascogne....

Il y eu beaucoup de moments forts durant la traversée Brest – Nouméa. J'en retiendrai deux des plus marquants : la navigation Panama / les Galapagos et le séjour dans l'archipel qui s'en suivit.

Navigation Panama - Galapagos



Le départ de Balboa, port situé à l'extrémité du Canal de Panama, côté Pacifique, a lieu par un temps magnifique ; le moral est au beau fixe, mais je sais pertinemment que cette traversée peut être difficile, avec l'entrée dans le « pot au noir », ses vents variables, parfois forts, parfois inexistantes, le ciel couvert, les pluies, les courants, et le froid .. ; le trajet vers les Galapagos, soit environ 900 nautiques, nous rapproche de l'équateur et nous le fait traverser juste avant d'arriver dans l'archipel. Les récits de navigateurs ne sont pas très rassurants ; certains

ont mis plus d'un mois pour faire ce parcours, d'autres ont fait demi-tour, d'autres encore se sont arrêtés à l'île Coco....

Appareillage avec peu de vent pour s'éloigner de la côte ouest de la Colombie, sous un soleil magnifique. Les choses sérieuses commencent peu de temps après : le vent modéré d'Est tourne au Sud-Ouest force 5 à 6 (pile dans le nez) nous obligeant à marcher au près serré puis forcé, soulevant une mer assez forte. Heureusement APILLI, avec son gréement de cotre/ketch est taillé pour cette allure et on avance bien sous trinquette, 2 ris dans la grand-voile et artimon arisé, parfaitement piloté par le régulateur d'allure. Mais



la route est rallongée et inconfortable. Le courant froid qui longe la côte ouest de l'Amérique du Sud commence à se faire sentir car la température baisse régulièrement. Pour compléter le tableau, au 5^{ème} jour de navigation, le ciel s'obscurcit et bientôt la couverture nuageuse devient dense et continue. Impossible de faire une droite de hauteur, ni une méridienne ni une crépusculaire pour se positionner. Ce n'est pas bien grave, demain est un autre jour ! sauf que le lendemain, c'est pareil et le surlendemain idem et ce, pendant 7 jours. La situation devient très sérieuse car sans recalage, notre navigation à l'estime devient très

imprécise d'autant que tous les facteurs sont contre nous : courants globalement inconnus en force et direction, navigation au près serré avec mer et vent assez forts provoquant une dérive importante, position proche de l'équateur sans savoir si nous sommes en hémisphère nord ou sud (ce qui change un signe dans les calculs de droite de hauteur...). Le risque est grand de rater tout simplement les Galapagos ! et dans ce cas, les Marquises sont à 3000 nautiques....sans ravitaillement !

Au 12^{ème} jour de navigation l'estime nous place à une trentaine de nautiques des Galapagos. Nous devrions recevoir le signal MF du radiophare sur le petit récepteur marine / goniomètre, mais rien ! le doute est à son comble car ce radiophare est connu

comme étant souvent en panne. Il n'y a pas un bateau en vue auquel je pourrais demander par VHF une position. Sommes-nous encore en hémisphère nord ou en hémisphère sud ? J'en suis rendu à faire couler de l'eau dans le lavabo pour voir dans quel sens elle tourne au niveau de l'évacuation, évidemment sans résultat, Coriolis est trop faible et le bateau bouge trop.... L'impasse ! je réduis la voilure pour ralentir notre allure ; je ne veux pas risquer de dépasser la longitude des Galapagos. Et puis, dans la nuit, un petit grésillement à la goniométrie ! c'est très faible mais il y a quelque chose par le travers ! on éteint tous les appareils électriques qui pourraient interférer afin d'être sûr du signal ; et il persiste ! il est maximal par notre travers, mais de quel côté vient-il ? du Nord ou du sud ? J'opte pour le nord et au 13^{ème} jour le signal se renforce ! Ouverture d'une bonne bouteille pour fêter l'évènement et en route vers l'île de San Cristobal au sud de l'archipel toujours sans voir le soleil, mais avec un moral qui le remplace.

Au bilan, nous aurons mis 14 jours pour faire les 900 nautiques depuis Balboa, en tirant des bords et sans voir ni soleil, ni lune, ni étoiles pendant près de 10 jours continus, uniquement le halo du soleil de temps en temps ! rétrospectivement, nous avons eu beaucoup de chance !

Aux Galapagos

Evitant les brisants à vue, nous mouillons devant le village de Puerto Barquerizo Moreno, port d'entrée dans l'archipel. Très vite, nous confectionnons un petit pavillon équatorien à partir d'une photo du dictionnaire Larousse, d'un morceau de chiffon, et des crayons de couleur des enfants, puis le hissons dans la mâture, en guise de pavillon de courtoisie.



Il nous faut obtenir les autorisations nécessaires à notre séjour, à savoir : d'une part celle de naviguer dans les zones autorisées de l'archipel délivrée par la Marine équatorienne et d'autre part celle de descendre à terre accordée par le Directeur du Parc National (en fait sous l'égide de la Fondation Darwin, gérée en grande majorité par des Allemands). Et l'on ne plaisante pas : le quota annuel de touristes est strictement contrôlé. Les yachts de passage sont considérés avec une certaine méfiance et la durée maximum de leur séjour n'est que de 72 heures, sans dérogation. C'est très court, nous sommes un peu dépités mais on n'y peut rien.

En tant qu'officier de la Marine française, je me devais de présenter mes respects au commandant de la Marine équatorienne, le CF Herman Davila Yepes.

Je prends un rendez-vous auprès de son secrétariat et retourne rapidement au bateau afin que l'on me fasse un semblant de coupe de cheveux militaire...

Il me reçoit avec réserve dans un Anglais approximatif (comme le mien), me fait entrer dans un immense et très beau bureau. D'un geste il me montre un fauteuil sans dire

un mot. Il se tient très droit, les deux mains à plat sur son bureau, le visage fermé. Il attend que je parle. Glaçant !! Je me présente, explique ce que je fais dans la Marine et pourquoi je suis là, lui dit que j'écris le récit de cette traversée en famille dans la revue « Col Bleu » de la Marine française, qui m'a aidée dans cette aventure, etc....il ne bouge pas et ne dit toujours rien. Au bout d'un moment, je suis à court d'idées et finis par me taire également. Nous restons ainsi un temps qui me paraît interminable, dans une ambiance lourde, et sans comprendre la raison de cette situation. Aurais-je commis une impolitesse sans m'en apercevoir ? je m'apprête à me retirer, lorsque d'un mouvement brusque, il se lève, me regarde fixement et dit en substance :

« je pars dans peu de temps sur une petite île interdite au public, l'île de Lobos ; c'est un lieu de reproduction de fous à pattes bleues et de frégates. J'y vais avec ma famille et si vous le souhaitez, je vous invite avec la vôtre. Si vous êtes d'accord, départ dans ¼ d'heure ; rendez-vous au port, au niveau de la vedette militaire »

Ma réponse ne se fit pas attendre !

C'est ainsi qu'à bord de l'embarcation, nous fîmes connaissance avec cette famille équatorienne d'une extrême gentillesse, heureuse de nous montrer leur bel archipel, de nous expliquer le fonctionnement du Parc, leurs contraintes et soucis pour la protection de cette nature à l'état vierge.



CF Herman Davila Yepes

Le Commandant austère que j'avais rencontré peu de temps avant, n'était plus le même, transformé de tout en tout, bout en train, plaisantant, riant, jouant avec les enfants, les siens et les nôtres....

Briefing préliminaire avant débarquement : « pas de cris, parler à voix basse, ne pas courir, pas de gestes brusques, ...pour ne pas effrayer la faune terrestre, marine et aérienne ; nous traverserons une zone sensible où sont regroupés les nids puis on ira pique-niquer sur les rochers à l'extrémité de l'ilot ».

Dès les premiers pas le long d'un petit chemin bordé d'arbustes, des oisillons à pattes bleues sous la surveillance des parents viennent à notre rencontre, absolument pas effrayés, montant sur nos chaussures, curieux de voir des bipèdes sans ailes ...ce sont eux qui nous interrogent... un monde à l'envers !





Puis, nous traversons une aire dégagée, parsemée de milliers de nids, tous occupés ; un vacarme assourdissant ! plus loin, vers le bord de mer sur des rochers, c'est un rassemblement



d'iguanes terrestres et maritimes de toutes tailles, les plus grands de près d'un mètre, très susceptibles et capables de projeter loin un jet de salive irritante, tous, la tête tournée vers le soleil. Puis sur le lieu de pique-nique, des otaries par dizaines ne demandent qu'à jouer et trouvent du répondant avec les enfants...Moment inoubliable !



Sur le chemin du retour, j'invite le Commandant et son épouse à un « cocktail » improvisé à bord d'APILI en fin d'après-midi.

Ils acceptent de bon cœur, et c'est encore un moment convivial, joyeux, qui, je crois les a beaucoup touchés ; en à peine une heure, avant leur arrivée, nous transformons le spacieux carré arrière d'APILI, en salon joliment décoré, la table garnie d'une tarte maison cuite dans le petit four à cardan ; une bouteille de champagne français des grands jours complète le tableau. Nous portons des toasts aux succès des Marines équatoriennes et françaises, avec échanges de tapes de bouche aux armes de l'Armada del Ecuador d'un côté et du SNLE Indomptable de l'autre. Il était tard quand je ramenai à terre en annexe le Commandant et son épouse, qui avaient observé en passant le pavillon de courtoisie improvisé...

Après cette rencontre, notre séjour au Galapagos changea de physionomie. Au lieu de rester 72 heures maximum comme l'imposait la réglementation stricte appliquée aux navires de passage, nous y resterons presque 3 semaines ! Le Commandant Herman Davila nous autorisa en effet à naviguer et mouiller dans tout l'archipel et d'y rester le temps qu'on voulait. Mais il ne pouvait pas nous autoriser à descendre à terre, car seule la fondation Darwin était en mesure de le faire, et elle ne le l'accepterait pas. Pas terrible ! mais, avec un grand clin d'œil malin, il nous donna un tableau mensuel détaillé des horaires de passage de la vedette de surveillance de la fondation, dans son circuit de contrôle à l'intérieur de l'archipel...

C'est ainsi que nous visitâmes la plupart des îles en suivant strictement les consignes de protection de la faune et de la flore. Nous garderons un souvenir ému des îles les plus occidentales, Isabela et Fernandina en particulier.

Avec beaucoup de retard sur le programme de navigation vers Nouméa, retard irrattrapable mais accepté sans regret (nous n'aurons jamais plus une telle occasion privilégiée de visite dans un lieu aussi extraordinaire ; il nous faudra adapter le programme !), nous levâmes l'ancre pour une traversée de 3000 nautiques vers les îles Marquises. Nous mettrons 28 jours pour arriver à l'île la plus sud de Fatu Hiva.



Traversée idyllique, sans toucher à la barre, le régulateur d'allure (type Moitessier, simple et robuste), nous ayant piloté en gérant parfaitement le cap et la houle croisée du Pacifique.

Apili au CNM Chaleix - Nouméa



J'arrivais par avion à Nouméa un jour avant la date de ma prise de fonction et repartis chercher Apili et son équipage aux îles Fidji à l'occasion des premières vacances. J'obtins de Marine Nouméa l'autorisation de l'amarrer au club nautique de la pointe Chaleix.

Au suivant...

MASKALI (1997 – 2004)

Après APILI, notre précédent voilier, excellent ketch en acier, mais très physique (lourd et sans aucune aide « moderne » pour les manœuvres), nous souhaitions Bérengère et moi, disposer d'un voilier plus facile à mettre en œuvre, gréé également en ketch, solide, avec un cockpit central. Notre choix se porta logiquement sur un Maramu des chantiers Amel, qui possédait toutes ces caractéristiques.

L'achat du Maramu :

Mais où en trouver un dans nos prix ? La somme dont nous disposions était inférieure au prix moyen des Maramu d'occasion ; nous avons en effet vendu APILI peu cher, car c'était une construction « amateur », en acier, matériau qui n'était plus tellement en vogue dans les années 90 et de plus il fallait prévoir quelques travaux importants.

Je consultais les annonces des magazines spécialisés ainsi que les brokers. Et puis un jour, à Hyères, chez « Voile et Vent », je fus reçu par un vendeur qui me dit avoir à peu près ce que je souhaitais. C'était un Maramu (n° 3 de la série), de première main, appartenant à un couple de médecins qui l'avaient toujours entretenu méticuleusement. Le prix demandé était légèrement supérieur à ce que nous pouvions mettre, mais le broker elle me fit comprendre qu'il serait possible de négocier. Le bateau était dans le port



de Kusadasi en Turquie, donc pour le visiter, il fallait prévoir un voyage. Le broker était disposé à nous accompagner, car il connaissait bien les propriétaires, leur ayant vendu le bateau neuf à La Rochelle en 1978, alors qu'il travaillait chez Amel. L'affaire se présentait bien et nous voilà partis tous les trois sur Turkish Airlines vers la Turquie.

Dans l'avion j'appris que notre accompagnateur connaissait très bien le CNMT, qu'il était peintre à ses heures, faisait de la photo, embarquait régulièrement sur des navires de la Marine ; il s'agissait de Jacques Gautier, que les membres du Club connaissent bien. Le voyage fut très agréable en sa compagnie et nous descendîmes au même hôtel à Kusadasi.

A Kusadasi :

Le lendemain nous nous rendîmes au port de plaisance, très beau, bien gardé, parfaitement organisé et nous nous présentâmes devant le Maramu battant pavillon français « Cap Djinet ». De l'extérieur, il nous fit tout de suite une bonne impression. Les propriétaires, un couple assez âgé très sympathique, nous accueillit aimablement. Tous les deux rencontraient des problèmes de santé qui leur interdisaient une navigation retour vers la France.

Nous commençons la visite : du premier coup d'œil, nous constatons que le bateau est parfaitement entretenu, avec un nombre incalculable de pièces de rechanges bien classées, des boiseries intérieures comme neuves. Tout fonctionne à bord mais bien sûr les organes techniques (moteur, groupe électrogène, batteries, guindeau), ont un nombre d'heures de marche important (le voilier a presque 20 ans). A l'exception du grand mat, construit en deux parties manchonnées (ce qui ne me plait guère), tout est en bon état, y compris les vernis extérieurs...il faut dire que dans ce port turc, l'ensemble des corps de métier sont représentés et qu'il est aisé de faire faire des travaux, à un coût largement inférieur à celui pratiqué en France...

Après une petite navigation d'essai en mer devant Kusadasi, qui permit de vérifier l'état acceptable des voiles, la bonne manœuvre des enrouleurs rapportés sur les mâts et de l'enrouleur hydraulique du génois, la bonne marche du moteur, du G.E., de l'alternateur ligne d'arbres, etc., nous rentrâmes au port, heureux d'avoir pu faire un tour complet du bateau et surtout d'avoir pu mesurer la facilité avec laquelle toutes les manœuvres pouvaient se faire.

Restait le prix ! Là, Jacques Gautier fut remarquable d'efficacité ! Il nous sépara en deux groupes, les premiers à l'intérieur, les seconds sur le pont et lui, faisant la navette entre les deux groupes. Ainsi, à force de propositions et de contre-propositions financières, nous réussîmes à trouver un accord, aussitôt arrosé d'un bon champagne français.

Le dîner pris ensemble dans le carré du Maramu fut très chaleureux et animé. Il nous laissera à la fois un excellent souvenir, et un autre plus « courant ». En effet, de retour à l'hôtel le soir puis le lendemain, jour de notre retour en France, nous subîmes tous les trois les affres d'une tourista peu compatible avec un vol en avion....Les spaghetti bolognese à la viande hachée turque, furent évidemment désignées coupables.

Navigation Kusadasi - Toulon

Quelques mois plus tard, nous appareillons de Kusadasi pour Toulon. Une fois sortis du port, sur « Cap Djinet » (nom du cap situé près d'Alger qui ne représente rien pour nous), nous procédons à la cérémonie de changement de nom du voilier pour lui donner celui plus évocateur à nos yeux, de Maskali. Sans être particulièrement superstitieux, mais sait-on jamais...., nous coupons trois fois notre sillage selon la tradition pour ne pas énerver Neptune. Et ça marche : la traversée se déroulera dans d'excellentes conditions par vent travers, entre « farniente » et visite des îles de la mer Egée situées sur notre route, Samos, Patmos, Amorgos, Ios, Santorin, jusqu'à Monenvasia, sur la côte Est du Péloponnèse.

Escale à Ios :

Tout l'équipage, Bérengère, son frère, Cathy et Didier (un couple d'amis), et moi, conserverons un souvenir tout particulier de notre escale à Ios. Nous entrons dans la baie au nord-ouest de l'île, et mouillons en fin d'après-midi, cul à quai en plein centre du village de Ios. Un café avec

terrasse ombragée se trouve à quelques mètres de notre coupée. Et déjà beaucoup de monde en extérieur, tourné en demi-cercle vers un écran de télévision. Nous sommes en 1998, le 12 juillet exactement. C'est la finale de la coupe du monde de football qui oppose la France au Brésil. Bérengère, allergique à ce jeu, s'en va danser le sirtaki dans un troquet voisin déserté pour l'occasion, pendant que nous nous installons pour suivre cet événement sportif. Durant toute la partie, que la France gagnera sur le score de trois à zéro, l'ambiance sur le quai est à son comble. Nous identifions facilement les clans pro-français et ceux anti-français à la puissance des applaudissements et sifflets que provoquent les différentes actions de jeu ; nous vérifions ainsi que nos « amis » de la perfide Albion, nombreux sur le quai, font bien partie du second clan !

Il est tard quand la célébration bien arrosée de la victoire prend fin et nous rentrons tous à bord pour un repos bien mérité. Le frère de Bérengère, Jean-René, dort sur la couchette du carré, les 2 cabines avant et arrière étant occupées. C'est alors qu'il entend un bruit anormal provenant de l'arrière du bateau, comme quelqu'un qui gravirait la coupée. Tout doucement, il voit des ombres sur la plage arrière et sans faire de bruit, vient nous réveiller. Effectivement par le panneau ouvrant de notre cabine arrière, nous voyons bouger des pieds précautionneusement. Aussitôt, branle-bas de combat à bord pour neutraliser l'ennemi ... avec allumage du projecteur d'artimon pour éclairer la scène ! Quelle fut alors notre surprise de découvrir une jeune femme blonde, enroulée dans le grand pavillon français que nous avons arboré pour l'occasion, et son ami, au bas de la coupée, entrain de la photographier sous tous les angles.....

C'était tout simplement un couple Allemand, qui fêtait la victoire française et qui, apercevant un drapeau français facilement accessible, avait cherché à immortaliser l'instant....

Le lendemain, appareillage pour Monenvasia, un des « yeux du Péloponnèse » où nous débarquerons Cathy et Didier.

Nous passons Cythère, puis nous abritons dans la baie de Kalamata pour nous reposer et réparer, après un passage difficile du cap LakoniKos, le plus sud du Péloponnèse : vent fort dans le nez et courant portant à l'Est nous font faire du surplace pendant de longues heures. Impossible de s'aider du moteur, ce dernier étant tombé en panne après avarie de la pompe eau de mer.

Une tempête monstrueuse ?

Et c'est la traversée de la mer ionienne. A mi-chemin environ, entre Péloponnèse et Sicile, j'eus une brusque bouffée d'adrénaline ; alors que nous naviguons par vent travers faible, sous un beau soleil, ciel entièrement dégagé, dans des conditions idéales, j'aperçus au loin, droit devant, un nuage très noir, menaçant, couvrant une large bande du nord au sud. A la jumelle, il paraissait immense et exactement dans l'azimut de la route suivie.

A bord, Bérengère et son frère ne se sont aperçus de rien pour le moment et je me garde bien de les prévenir. Réfléchissons : la météo prise le matin n'avait rien annoncé de méchant et pourtant, à quelques heures de nous, une vraie tempête se préparait, c'était sûr. Ce ne serait pas la première fois qu'une erreur de prévision météo serait faite...peut-être vaudrait-il mieux faire une route nord-ouest et se mettre à l'abri quelque part dans le golfe de Tarente...oui mais, notre planning est tendu jusqu'à Toulon, et un nouveau retard (nous avons déjà pas mal trainé) risque de nous faire rater la rentrée. D'un autre côté, aucun signe avant-coureur d'une

tempête n'est perceptible, la pression est haute et nous sommes en marée barométrique. Ma décision se dessine : nous continuerons notre route et au moindre signe de dégradation ou de baisse de pression significative, je ferai route sur Crotona, sur la côte Est du Golfe de Tarente.

L'équipage finit par découvrir avec étonnement ce qui nous arrivait droit devant ; je tente alors de les rassurer en leur exposant le plan que j'ai retenu mais le résultat reste moyen...

Nous naviguons plusieurs heures sans qu'aucune dégradation des conditions ne soit perceptible hormis ce ciel plus noir que de l'encre qui se rapprochait. Et la nuit tomba ! et la lumière se fit ! à la jumelle des trainées verticales orange apparaissent au loin dans le noir de la nuit... bien sûr, c'était l'Etna, l'Etna en éruption... tout s'explique alors et le moral remonte à bord. En approchant, le spectacle est magique et magnifique, des fontaines de lave incandescentes descendent en continu les pentes du volcan. Le lendemain à Messine, en première page du journal, était écrit : « L' Etna ha fatto Boum ! » (L'Etna a fait boum !)

La remontée vers Messine est dure, vent fort et courant dans le nez, augmentant d'intensité au fur et à mesure du resserrement des terres. Il nous faut longer de près la côte de Sicile pour profiter du contre-courant et atténuer un peu les coups de mer violents. Maskali teste la résistance de sa coque dans cette remontée vers Messine de nuit. Avec succès, puisque nous arriverons dans le port de Messine au petit matin, épuisés, mais heureux d'avoir franchi cette étape.

Avitaillement à Messine

L'accostage est difficile dans le port de Messine ; les quais sont très hauts et absolument pas adaptés à des navires de plaisance. Je pensais qu'il y avait une Marina mais n'ai rien vu sur la carte. Donc, après un tour du port, nous préparons des aussières et Bérengère, qui parle italien couramment, demande à un groupe de petits vieux assis sur des chaises en haut du quai qui nous surplombe, de bien vouloir attraper les aussières. Ils nous font comprendre que le service est payant et demandent en plus des cigarettes. Bérengère se met en colère, leur répond vertement, en ajoutant qu'ils ont intérêt à obtempérer sinon ils auront affaire à elle...; ce qu'ils firent silencieusement comme des gamins honteux en appelant Bérengère, « la Mamma » ; au bout d'un moment nous sommes enfin à quai, inconfortablement certes, mais il sera possible de se reposer et d'avitailler, car nous avons besoin de vivres et de gazole.

Bérengère entame alors avec les petits vieux une discussion apaisée sur la façon de faire le plein en gazole. « C'est possible mais par fûts de 200 litres » lui est-il répondu. Le prix est évidemment largement exagéré. Mais la « Mamma » négocie de pied ferme et un accord est enfin trouvé. Comme quoi, un bon coup de gueule venant d'une femme vaut mieux que de longs discours en Sicile. Les fûts seront emmenés l'après-midi. En attendant nous visitons un peu Messine, le bateau restant sous la bonne garde de Jean-René, car le lieu n'inspire pas vraiment la confiance.

Le gazole arriva comme prévu ; nous vîmes une charrette tirée par un âne s'arrêter à notre verticale en haut du quai et un tuyau descendre jusqu'au bateau sous le regard amusé du groupe de petits vieux toujours assis sur leurs chaises.

Avant tout mouvement de gazole vers le réservoir, je procédais au remplissage préalable d'une bouteille transparente pour m'assurer qu'il n'y avait pas d'eau dans le gazole. Cette mesure fut prise comme une injure à la probité du livreur. Je continuais néanmoins mon

analyse de gazole comme si de rien n'était, et ne répondais pas aux invectives, ayant fait comprendre que je ne parlais pas italien ; le ton montait et les Siciliens demandèrent à parler à la « Mamma », Bérengère en l'occurrence, qui était à l'intérieur du bateau. Je riais en moi-même à l'appellation, et ne fus pas surpris de la voir jaillir sur le pont comme une furie, en leur retournant des paroles probablement bien senties, car le silence se fit, ainsi que le plein de gazole que je pus finir tranquillement.

Nous partirons le lendemain sans regrets, non sans rager en passant devant une marina bien aménagée un peu plus au nord ; ma carte n'était pas à jour !

Le retour sur Toulon se passera sans aucun problème sans hélas beaucoup de mouillages faute de temps, avec toutefois quelques belles visites des îles Lipari, Ponza, et enfin Capraia.

Au suivant...

IKAMA (2004 – 2010)

L'envie de naviguer était grande, mais impossible à assouvir ! j'étais alors en affectation à Riyad, en Arabie Saoudite depuis deux ans et pour Bérengère et moi, le désert était notre seule mer Nous sommes en 2003. Dans un an, nous rentrerons en France et retrouverons notre Maramu, MASKALI (évoqué précédemment), qui nous attend au CNMT. Mais il est très vieux, (n° 3 de la série) et nécessite un assez gros investissement pour le remettre à niveau (mâts et haubans en particulier). Par ailleurs, la coque est osmosée.

Depuis Ryad, je regardais avec envie les voiliers d'occasion par Internet. Et puis un jour, une petite photo attira mon attention. Elle était peu précise mais on voyait le bateau au sec, coque à bouchains reposant sur 2 petites dérives ; la légende précisait que le bateau était en strongall (aluminium épais), possédait 2 moteurs presque neufs, des voiles en bon état, donnait ses dimensions, longueur 14,30 m, largeur 4,44 m et 1m de tirant d'eau. Et de plus il n'était pas très cher !



Voyager 47

J'étais intrigué et, de Riyad, j'interrogeais le propriétaire, un Portugais : c'était un Voyageur 47, construction META, chantier français (près de Lyon) réputé. Ce n'était pas un voilier comme je le souhaitais mais un bateau à 2 moteurs pour de la navigation hauturière économique à 7 nœuds. Il a un petit mat et des voiles (une GV, un Génois sur enrouleur et une trinquette) qui ne servent qu'au portant pour gagner 1 ou 2 nœuds et pour appuyer le bateau en rendant ses mouvements plus doux. Le propriétaire m'envoya l'article de la revue Loisirs Nautiques décrivant le concept de ce bateau original (je joins en annexe la 1^{ère} page de cet article). Le voyage inaugural du premier Voyageur (sans mât) est éloquent : départ du chantier à Tarare près de Lyon, descente du Rhône, transit jusqu'à New York et retour en France, sans ravitaillement à une vitesse moyenne de 7 nœuds !

Je suis séduit. Certes je ne pensais pas du tout changer MASKALI pour un bateau à moteurs, mais ce dernier a beaucoup d'atouts : le concept me plaît : tout est optimisé pour une vitesse de 7 nœuds à savoir, longueur à la flottaison, choix des hélices, puissance des moteurs, réduction des frottements d'arbres d'hélice (étambots à bain d'huile) ; il est très solide, spacieux et a une autonomie en gazole d'au moins 5 à 6000 nautiques, une caisse à eau de 1500 litres. Par ailleurs, pour naviguer en Méditerranée où les distances à parcourir ne sont jamais très grandes, et les vents souvent capricieux, ce pourrait être une bonne solution. A voir....

Les échanges avec le propriétaire s'intensifient. J'en apprend plus sur le bateau, son histoire peu banale, son état et les raisons de la vente par le propriétaire.

Une histoire pas banale...

Après la mort des premiers propriétaires qui avaient fait construire le bateau en 1985, mais n'avaient pas eu le temps de l'utiliser, il a été vendu à des Anglais, qui faisaient du trafic de drogue entre la Colombie et l'Europe. Le bateau étant très bien adapté à ce genre d'activité : grande autonomie, pas ostentatoire, grande capacité d'emport, des doubles fonds un peu partout, etc...Jusqu'au jour, où les mafieux ont été arrêtés par les Douanes portugaises. Le

bateau a été saisi et amarré à un ponton en acier dans le port de Lisbonne où il est resté sans bouger pendant 9 ans. Les Douanes ont fini par le vendre aux enchères ; le nouvel acheteur n'avait fait que des bêtises (le moins batteries à la coque sur un bateau en aluminium..., antifouling au cuivre, pas d'anodes...). Le résultat était au rendez-vous : les œuvres vives ont été attaquées et des petits cratères se sont formés sur l'arrière de la coque, de façon peu importante à bâbord, plus gravement à tribord qui était le côté d'amarrage au ponton en acier pendant 9 ans.

C'est dans cet état que mon correspondant portugais l'a acheté après avoir pris conseil auprès du directeur du chantier META à Tarare en ce qui concerne la corrosion. Ce dernier lui a répondu logiquement que les plus profonds cratères ne dépassant pas 2 mm (mesurés précisément bateau à sec) et l'épaisseur de construction des fonds étant de 15 mm et 12 mm au-dessus, il n'y avait aucun risque ; il restait encore une épaisseur de tôle d'au moins 10 mm au plus profond des cratères ! Pour stopper l'évolution de cette corrosion, le chantier préconisait de passer simplement du zinc silicaté au pinceau en guise d'antifouling à chaque carénage et surtout de câbler en bifilaire tous les circuits électriques. Ce qu'il fit ; il changea également les 2 moteurs pour mettre des 60 CV Nanni neufs et fit beaucoup de transformation en matière de sécurité.



Carénage - antifouling au zinc silicaté

La raison de la vente 3 ans plus tard

Ce Portugais avait pour projet de s'installer avec sa famille au Brésil et d'y aller avec ce bateau. C'est pourquoi il fit autant de transformations à bord. Les préparatifs d'appareillage vont bon train et ils embarquent une quantité de nourriture impressionnante. Vint le jour du départ du port de Nazaré, au nord de Lisbonne, avec un couple de Belges pour la durée de la traversée. Que se passa-t-il durant la traversée Madère – Canaries ? L'histoire ne le dit pas, mais ils se disputèrent, à tel point que pas plus tôt arrivés à Santa Cruz de Tenerife, les Belges débarquèrent, ainsi que la femme du propriétaire avec cet avertissement à son mari : « tu devras choisir entre moi ou le bateau ! ». Il choisit sa femme, trouva un corps mort gratuit dans le petit port de Las Galetas au sud de l'île, mouilla 3 grosses ancre avec de la chaîne de 12 mm, et mit le bateau en vente.



IKAMA sous voiles

Une missionnaire courageuse, tenace et pointilleuse !

Je ne pouvais pas quitter l'Arabie pour raisons professionnelles mais il ne fallait pas trop tarder avant de se décider et avant cela il fallait le visiter. En effet à la suite des nombreux échanges avec le propriétaire, j'avais acquis une quasi-certitude que l'affaire était bonne, le propriétaire techniquement compétant et semble-t-il honnête. Nous décidons que ce serait mon épouse

Béregère, qui irait, de Ryad, visiter le bateau aux Canaries...Simple ! D'autant que rentrant définitivement en France l'année suivante, c'était l'occasion de ramener chez nous quelques affaires, le déménagement officiel étant très contingent. Ainsi partit-elle avec 2 énormes sacs. L'idée étant de laisser ces sacs dans une consigne à Paris (elles étaient très surveillées mais certaines ouvertes, disait-on), de prendre un avion pour Madrid puis un autre pour Tenerife. Nous étions en plein hiver 2003...

Le 11 septembre 2001 n'est pas très loin et les contrôles dans les aéroports très stricts. En Arabie, c'est l'apothéose et les responsables sécurité bloquèrent l'avion de Béregère plusieurs heures sur le tarmac après l'embarquement. Les correspondances prévues à Paris et Madrid étaient déjà compromises.

A Paris, toutes les consignes sont fermées, impossible de déposer les sacs ; il faut partir avec ces bagages encombrants, lourds et inutiles pour l'occasion.

Bref, après moultes péripéties et beaucoup de retard, l'avion se posa au nord de l'île de Ténérife, au lieu de l'aéroport du Sud, proche du port où se trouvait le bateau. Les propriétaires durent prendre un autobus pour venir chercher Béregère, et refaire le trajet inverse de nuit et par un temps de cochon. Enfin, arrivée au quai sous une belle tempête : vent glacial et violent, mer démontée. Le propriétaire portugais n'avait jamais voulu d'annexe gonflable, ils embarquèrent donc dans une petite barque en bois très solide (et très lourde) propulsée aux avirons. Le couple, Béregère et les sacs en immersion permanente, arrivèrent jusqu'au bateau qui roulait et tanguait de tout son soûl...



IKAMA dans le port de Las Galettas

Béregère attrapa aussitôt le mal de mer...mais la première impression fut très bonne : solidité, facilité de déplacement à bord, bonne protection, très bonne visibilité extérieure, etc...

La visite détaillée du bateau eut lieu le lendemain ; pour optimiser cette visite j'avais établi un questionnaire très précis, par rubriques : moteurs, électricité, vie à bord, etc... avec quelques contrôles techniques fondamentaux, comme la mesure des courants de fuite (plus/masse – moins/masse). Les 7 pages de points à vérifier de ce questionnaire prirent deux jours entiers. Le propriétaire n'avait jamais vu ça, mais s'y soumit de bonne grâce... et Béregère, qui avait toujours le mal de mer car la tempête ne faiblissait pas, mena à bien sa mission, rampant en fond de cale avec son petit sac d'aisance, en remplissant parfaitement le compte rendu ! Comme l'écrivaient les pilotes sur les dragueurs Ecole Navale : « malade, mais assure son quart ! ».

A réception de ce compte rendu par mail, je n'avais plus qu'à arrêter l'affaire ; quelques travaux mineurs à prévoir, mais tout semblait globalement bien.

Première navigation musclée vers l'Espagne

L'ancien propriétaire nous proposa de faire ensemble la première traversée Ténérife – Cadix, programmée à l'automne 2004. Pour nous c'était parfait car c'était une bonne occasion de se « passer la suite ». J'étais curieux de vérifier si pour cette navigation vers le Nord-Est, c'est-à-dire mer de l'avant et vent dans le nez, nous tiendrions les 7 nœuds lock annoncés, sur 2 moteurs réglés à 1500 tours dans une mer formée.



Cuisine



Poste de navigation

Par ailleurs, les

propriétaires devaient débarquer leurs affaires personnelles, et des quantités invraisemblables de nourriture embarquées pour le Brésil. En revenant sur Cadix, sa femme pourrait ainsi venir le chercher avec une camionnette pour tout récupérer.

Il nous fallut presque une journée pour dés-embosser le bateau, tant il y avait de chaînes, d'ancres et d'anciens corps morts qui le maintenaient. Puis ce fut le départ le soir et tout de suite le nez dans la « plume ». Les moteurs ronronnent parfaitement. La mer se creuse. Le bateau

passé bien, mais les mouvements de rappel très durs deviennent rapidement inconfortables. Bérengère fatiguée, allongée dans la cabine, est régulièrement projetée au plafond à chaque descente dans les creux de vagues. En revanche la vitesse est bien de 6 à 7 nœuds à 1500 tours moteurs. Le bateau traverse le haut des vagues et le brise-lames en arrière de la plage avant joue parfaitement son rôle. Les vagues sont projetées par-dessus le bateau et retombent sur l'arrière. Bien qu'inconfortable, cette navigation est agréable ; la plage arrière protégée par un deck est de plein pied avec l'abri navigation (qui fait également office de carré de veille avec table et banquettes pour 4 personnes). La vue est parfaite sur 360 ° et l'on peut naviguer en étant au chaud et au sec.

Au 2^{ème} jour de navigation, alarme voie d'eau compartiment moteurs ! Nous plongeons dans le local et diagnostiquons que la pipe d'arrivée d'eau de mer au niveau du coude d'échappement du moteur bâbord est cassée. Cette rupture est due à de l'électrolyse qui a rendu la fonte d'aluminium comme sablonneuse. Le moteur est indisponible car les gaz d'échappement ne peuvent plus être refroidis. Pas de pièce de rechange à bord ! nous continuons sur un moteur, avec une mer force 4 à 5. La vitesse chute énormément à 2 ou 3 nœuds. Nous sommes au large des côtes du Maroc, avec une forte houle. La grand-voile bordée plat ne sert qu'à adoucir le roulis très brutal. Inquiétude à bord, car en cas du moindre problème sur le moteur tribord nous serions à la dérive Nous tentons donc une réparation en bricolant un tuyau ajusté, maintenu dans le coude d'échappement par de la résine. Après 5 heures de travail le moteur est relancé et nous retrouvons avec joie les 7 nœuds d'avant. Nous arriverons sans autre incident à Cadix.

Je conserverai jusqu'à la revente du bateau le souci de cette panne pendant les navigations, car elle s'est reproduite plusieurs fois sur les deux moteurs. Malgré les conseils du fabricant des moteurs Nanni et du chantier Méta, de la mise en place d'anodes spécifiques sur les moteurs, j'ai toujours conservé ce problème d'électrolyse localisé. La solution a alors été de toujours avoir à bord 2 coudes d'échappement neufs en rechange.



Moteur tribord

Le déchargement du bateau à Cadix

La femme de l'ancien propriétaire et la camionnette étaient là à notre arrivée. Et le débarquement du chargement commença ! et quel chargement ! il fallut une journée pour enlever toutes les affaires personnelles et la nourriture embarquées pour le Brésil. La ligne de flottaison remontait à vue d'œil, avec un gain en final d'au moins 10 cm. Il y avait des denrées cachées dans tous les recoins, parfois saugrenus. C'est ainsi que plusieurs années après nous trouverons encore des bouteilles de Coca-Cola en plastique remplies de spaghettis (stockage ingénieux et efficace) au fond du meuble de salle de bain, des rouleaux de papier hygiénique à foison derrière les coffres du frigo et congélateur, ...

Le retour à Toulon

Béregère et moi caboterons de Cadix à Toulon en apprivoisant ce bateau qui s'avèrera parfaitement sûr et agréable même si le couple de rappel est très fort en particulier quand on est au plein de gazole. Ce qui fut le cas après l'escale à Gibraltar ; le gazole était à l'époque très peu taxé, et un plein de 4000 litres très abordable en comparaison du prix en France. Ce qui nous donnait au total une autonomie de 6000 nautiques à 7 nœuds sur 2 moteurs. Je vérifiais la consommation par mer 3 en passant l'alimentation des moteurs sur nourrices (branchement prévu à cet effet) ; la consommation mesurée était alors de 1 litre / nautique pour les 2 moteurs.

Nous sommes passés pas loin de la catastrophe à Cabrera !

Arrivés en fin d'après-midi dans la cala St Espaumador, nous avisons quelques bouées bien entretenues, d'assez fort calibre et libres. Pas un bateau, personne ! Nous hésitons un peu puis, ne comptant rester qu'une seule nuit et nous disant que l'on ne gênera personne, nous décidons de prendre une bouée. La cala est magnifique avec son fort qui la domine, l'eau transparente. Un havre de tranquillité. Nous faisons un peu de natation en allant jusqu'aux rochers proches et là, repérons des champs de gros oursins violets... nous sommes dans un mois en « R » et donc la pêche est autorisée... Nous effectuons un prélèvement de 2 douzaines pour le diner et revenons à bord. J'étais en train de les ouvrir sur la plage arrière en parfaite bonne conscience quand je vis un zodiac quitter un tout petit embarcadère et venir vers nous. Des gens en uniforme ! J'eus un réflexe : jeter une serviette de bain sur les oursins et placer le plat sous la table de la plateforme arrière ; on ne sait jamais avec les oursins ! Les militaires accostèrent, montèrent à bord, nous saluèrent et nous demandèrent les papiers. Pas simples car nous n'avions que des papiers provisoires et étions encore sous pavillon portugais. Ils les étudièrent avec circonspection et nous demandèrent de présenter notre autorisation de venue dans cette cala. Je demandais pourquoi et leur dit que nous n'en avons pas. Ils nous expliquèrent que cet endroit était une réserve naturelle, lieu de villégiature du roi d'Espagne, et que c'était la bouée où il amarrait son yacht ...

Pendant ce temps je voyais avec horreur la serviette qui recouvrait les oursins, bouger toute seule sous la table...

Nous aurions dû demander une autorisation à Palma, que c'était indiqué dans les instructions de navigation, et ils voulurent voir notre carte de navigation car disaient-ils la zone spéciale était mentionnée. Je n'avais rien vu mais j'aurais pu avoir manqué d'attention. Je montrai la carte de l'ancien propriétaire qui n'était pas toute récente... Rien n'était indiqué ! Je poussai en moi-même un soupir de soulagement. Nous fûmes dès lors excusés mais ils nous demandèrent de quitter le mouillage avant la nuit. Une petite négociation nous permit d'obtenir une autorisation exceptionnelle de rester jusqu'au matin dans ce lieu idyllique.

Au bilan

Le nom que nous avons donné à notre bateau, « IKAMA », lui allait comme un gant : lorsqu'on arrive en Arabie pour y travailler on ne peut rien faire tant que l'on n'a pas reçu un papier appelé « IKAMA », sorte de carte de résident ; avant cela, on végète en comptant sur les copains : pas de possibilité

d'ouvrir un compte en banque (donc pas d'argent), pas de permis de conduire (il faut le repasser, le permis français n'étant pas reconnu), etc...

Il nous fallut attendre ce papier 2 semaines. Ce fut alors comme une bouffée d'oxygène qui nous donna une impression de liberté, même en Arabie !

Avec notre bateau « IKAMA », nous l'avons vécu un peu comme cela : facilité de mise en œuvre, solidité, espace, visibilité extérieure, sécurité par tous les temps.

Remplacement d'IKAMA

En 2010, le projet Medatlan, c'est-à-dire une navigation groupée vers les Antilles, est proposé par notre Président du CNMT, l'Amiral Pinon. Nous avons bien envie de nous inscrire mais faire ce petit tour de l'Atlantique avec IKAMA qui est un bateau à moteurs, n'est pas la meilleure option alors que les vents sont majoritairement portants sur le trajet. Par ailleurs, il était dans notre intention de revenir un jour à un voilier après cette première expérience de bateau à moteurs. C'était donc le moment de changer de bateau.

C'est ainsi que nous vendîmes IKAMA à un Français, résidant dans le nord de la Finlande, et explorateur arctique. Il venait de faire seul le voyage Cap Nord- Détroit de Béring à pied, dans des conditions surhumaines ! En temps normal, il accueillait des équipes de personnes (souvent des équipages d'Air France) dans un camp qu'il avait monté en Finlande pour les former aux techniques de survie en milieu hostile. Ce Breton ne laissait rien au hasard et la visite du bateau dura presque un mois (il descendait sur Toulon depuis la Finlande dès qu'il le pouvait) car il refaisait les plans intérieurs et extérieurs en vue d'équiper IKAMA pour le transport de traîneaux à chien, des chiens eux-mêmes, de la nourriture pour chiens, etc, tout en permettant l'accueil des passagers pour d'assez longues traversées, le bitchage du bateau sur des plaques de glace (mise en place d'un treuil très puissant), etc...et aussi un sauna à l'avant du bateau ! Bref, la passation de suite ne fut pas aisée ! mais l'affaire fut conclue et le bateau entièrement modifié dans un chantier près de Hyères.

Il arrivera sans trop de soucis dans le nord de la Norvège ; puis par la suite fera des voyages vers le Groenland avec des touristes amateurs de sensations fortes.

La vente d'IKAMA nous permit d'acheter un voilier avec lequel nous participerons à la navigation Medatlan, ce sera BABUR AMOR, un Wauquiez 43 Pilot Saloon.

Au dernier...

BABUR AMOR (2010-2018)

En 2010, le Président du Club Nautique, l'Amiral Pinon, proposa aux membres du CNMT (et à ceux des autres CNM), une navigation groupée vers les Antilles comprenant des bateaux du (ou des) Club(s) Nautique(s) Marine et des bateaux de propriétaires. Son nom, Medatlan. Le départ est prévu en octobre 2011 avec un retour à l'été 2012.

L'offre est alléchante ...mais une absence de France de près de 10 mois demande que l'on évalue sa conséquence dans les domaines variés de la vie à terre (personnes âgées à charge, animaux, engagements municipaux, administratif, etc...). Mais l'appel du large et l'envie de participer à cette aventure sympathique sont trop forts ! Bérengère et moi commençons à rechercher des solutions de remplacement pour n'abandonner personne en notre absence et gérer à minima les affaires en cours ; la décision est vite prise et nous nous inscrivons pour cette boucle en Atlantique Nord.

Le choix du bateau



IKAMA

Mais avec quel bateau ? L'actuel c'est IKAMA (évoqué précédemment). C'est un bateau presque complètement à moteurs (les voiles servent surtout de stabilisateurs), acheté pour la Méditerranée où les distances ne sont jamais très grandes et les vents capricieux. Ce qui n'est pas le cas pour le circuit Medatlan qui suit une route où les vents sont en général portants et bien établis. Même s'il a une autonomie de l'ordre de 5000 nautiques à 7 nœuds, il serait incongru de naviguer au moteur dans les alizés.... Par ailleurs, il était dans notre plan de revenir un jour à un voilier après cette première expérience de bateau à moteurs, qui ne nous a pas entièrement convaincus (bruit, mouvements de rappel très durs, ...). Alors avec ce projet devant nous, autant changer tout de suite !

C'est ce que nous fîmes : vente assez facile d'IKAMA à un explorateur arctique et recherche d'un voilier d'occasion que l'on souhaitait confortable et solide. Notre recherche s'arrête sur un Wauquieriez 43

PS très équipé (Groupe électrogène, dessalinisateur...) avec peu d'heures de fonctionnement.

Ce sera BABUR AMOR. L'intérieur est bien aménagé et très agréable ; le carré surélevé permettant de voir à l'extérieur en étant confortablement installé a été un point très positif. De même, le regroupement de tout ce qui est mécanique et électrique dans un compartiment unique en dessous du carré, facilement accessible, a emporté la décision. Et ce, malgré un défaut important : le pont est encombré et on n'y circule que difficilement ; au moment du choix, j'ai estimé que ce défaut pouvait être compensé par le fait que toutes les commandes étaient renvoyées au cockpit ; à l'usage ce fut vrai, mais ce point est toujours resté un handicap.



BABUR AMOR

Les amis équipiers



Nathalie et Patrice Schmitt

Depuis l'annonce du projet Medatlan et notre engagement, nous savions que nos amis Nathalie et Patrice Schmitt, propriétaires du voilier Lohengrin, étaient d'accord pour faire ensemble cette transat de Cadix à la Martinique et nous en étions ravis. Peu de temps après, Hubert Foillard me demanda si nous avions de la place pour la transat aller.

J'en étais très heureux également

mais ne pouvais lui

proposer qu'une navigation Toulon - Cadix, ce qu'il accepta. Une période de libre navigation dans les Antilles étant prévue entre l'arrivée en Martinique en décembre 2011 et le départ de l'île de Saint Barthélémy pour la transat retour vers la mi-mai 2012, je proposais à Hubert Foillard de venir nous rejoindre avec son épouse Geneviève, à Fort de France pour une croisière vers les Grenadines. Ainsi fût-il décidé !



De la même façon, nous répartîmes le temps libre restant aux Antilles en périodes d'une douzaine de jours pour inviter amis et famille à nous rejoindre selon un calendrier préétabli. C'est ainsi que nous eûmes le plaisir d'accueillir sept couples au total, dont trois du CNMT, Geneviève et Hubert Foillard, Marie-Pierre et Michel Dard, et bien sûr Nathalie et Patrice Schmitt.



Marie-Pierre et Michel Dard



Geneviève et Hubert Foillard

La croisière Medatlan

Elle fut sensationnelle et restera longtemps dans nos mémoires : que des bons moments !

D'abord, la « flottille » n'était composée que de dix bateaux participants, un nombre idoine à mon avis qui permet une forte cohésion de tous les marins, en gardant une bonne dynamique de groupe. On trouvait BELLATRIX et ORION pour les bateaux du CNMT et DEO GRATIAS, EMBELLIE V, NAMASTE, PHILEAS, P'TIT MOUSSE, YSATIS, OCAMBO et BABUR AMOR pour les bateaux de propriétaires.

L'organisation fut en tous points parfaite en termes de sécurité (transmission des positions) et d'escalas (places à quai, ...), le tout sous la férule de notre Président. Le côté festif était permanent : des équipages sympa et rigolards, des « groupirs » au son du clairon d'Hubert, des visites, des repas en commun, des échanges, des rencontres, bref, tous les ingrédients pour faire de ces mois de mer et d'escalas, des moments inoubliables !

Et bien sûr, dans ce type d'aventure il y a toujours des moments forts que chaque bateau rencontre tôt ou tard, souvent merveilleux, parfois inquiétants avec poussée d'adrénaline...

Sur Babur Amor, la bouffée d'adrénaline eut lieu juste après le départ de Martinique pour les Grenadines...

Une rencontre inopinée

Geneviève et Hubert Foillard venaient juste d'arriver en Martinique. Retrouvailles, repos et départ vers le sud, pour les Grenadines où nous pensons y passer le temps de leur séjour.

Et nous voilà partis ! nous sommes en janvier 2012. Le vent est de nord-Est, force 5, la mer 3 à 4. Le temps est nuageux avec menaces de grains. Babur Amor avance bien, 6 à 7 nœuds, grand largue, tribord amure, sous pilote automatique.

Nous sommes tous les quatre, Geneviève, Hubert, Bérengère et moi dans le cockpit en train de deviser allégrement.

Le palan de retenue de bôme n'est pas assez souqué. Je vais le reprendre sur le passe-à-vent tribord, les yeux fixés sur un réa en mauvais état, qu'il faudra changer. Et puis je relève la tête et mon sang ne fait qu'un tour ! un grand triangle noir, la pointe en bas au niveau de la mer, défile le long du bord à une distance de 50 à 80 cm. Bouffée d'adrénaline ; je n'ai le temps que de dire « Oh ! » Je ne connais pas ce signal mais j'ai dû rater quelque chose en examinant la carte.... Je suis sûr que l'on va toucher, s'échouer... j'attends le choc... et comme prévu, il arriva !!

Le bateau se soulève de l'arrière, nous sommes projetés les uns sur les autres, le klaxon du pilote automatique retentit, puissant, augmentant la charge émotionnelle ; il a disjoncté. Hubert prend la barre en manuel, on semble garder le cap. Je suis certain que le choc a dû provoquer une voie d'eau. Je plonge à l'intérieur du bateau pour vérifier la cale, et dans ce geste je me retourne vers l'arrière. Là, en travers du sillage, apparaît un cachalot, d'abord la tête puis le dos. Il est blessé et de l'écume rouge l'entoure. Il me paraît énorme, peut-être 6 à 7 mètres de long. Il devait sonder, et ne nous a pas entendu arriver.

Il n'y a pas d'entrée d'eau ! les varangues ne sont pas cassées. La barre est étonnement douce mais on arrive à gouverner. Nous sommes à 10 nautiques de Sainte-Lucie. Décision est prise de mouiller à Rodney Bay pour investigations.

La plongée sous la coque montre, comme on s'en doutait, que le safran est cassé à mi-hauteur, mais la mèche n'est pas faussée. Par construction, elle ne descend qu'à mi-hauteur du safran, la partie inférieure servant de « fusible » ; en cas de choc, la partie basse du safran casse mais ce faisant, évite de fausser la mèche et toute la mécanique associée.



Sortie resto !



Safran à demi cassé

Rendez-vous est pris au chantier du Marin en Martinique pour sortir le bateau de l'eau et réparer. Nous profitons du délai avant le rendez-vous pour faire un tour de Sainte-Lucie et remonter vers la Martinique, avec un demi safran.

La réparation durera plusieurs jours, entamant largement le capital vacances aux Antilles de nos

hôtes. Bloqués, nous en profitons pour visiter en voiture la Martinique, sans renoncer à notre descente vers les Grenadines, qui en sera bien sûr écourtée.



En attendant la réparation....

Destination les Grenadines

Second départ, mais cette fois ci, c'est le bon ! Nous doublons par l'ouest les îles de Sainte-Lucie, de Saint-Vincent, et mouillons pour passer la nuit dans Admiralty Bay dans l'île de Béquia. Et pour nous remettre de toutes les émotions passées, nous nous trouvons un petit restaurant au bord de l'eau qui ne paye pas de mine mais paraît sympathique. Nous commandons des plats locaux simples, comme des pâtes à la langouste... nous n'imaginions pas ce que ça allait être ... ce sera un vrai délice, des pâtes comme nous n'en avons jamais mangé, de ces plats que l'on oublie jamais !!

Ainsi lestés, nous continuons notre descente vers le sud, doublons les îles Mustiques, l'île Canouan et mouillons dans une petite baie à l'ouest de l'île Mayreau. Nous sommes dans les Grenadines ! Repos et bains de mer. Une petite embarcation nous accoste ; le pêcheur nous propose des langoustes ! elles sont vivantes et énormes ! nous nous laissons tenter. Le problème est qu'elles ne rentrent dans aucune de nos plus grandes cocotes. La cuisson ne va pas être évidente. Qu'à cela ne tienne, Hubert prend l'opération en charge ; il fait cuire, un coup la moitié supérieure, un coup la moitié inférieure, les coupe en deux (couteau, marteau, éclaboussures ...) et à table ! nous nous régalons une nouvelle fois.

Notre destination est un sanctuaire des tortues de mer, tout proche de Mayreau, dans les Tobago Kays. Ces kays font penser aux atolls polynésiens, eau transparente, fonds de sable blanc, massifs coraliens épars dont certains, en forme de croissant, protègent bien de la mer ; c'est là que nous mouillons. Le vent s'est levé assez fort, pas de chance ! la baignade est sportive pour aller contempler les tortues.



Nous ne pourrions pas aller plus sud, car l'avion retour de nos hôtes vers la France n'attendra pas. Les délais étant un peu justes, il nous faut remonter d'une seule traite. Le vent est de Nord-Est, bien dans le nez. Nous passerons à l'ouest des îles, ce qui nous abritera de la mer. La traversée des bras de mer entre les îles sera en revanche certainement agitée...

Et elle le fut ; nous naviguons dans une mer courte et dure ; le confort à bord est tout relatif. Babur Amor avance bien, à 6 nœuds en moyenne, et nous devrions être dans les temps. Dans la nuit nous arrivons à la latitude de l'île Saint Vincent. La mer a forcé ; je suis de quart et réduis la voilure car le bateau cogne trop. D'ailleurs je vois Hubert débouler dans le cockpit en rouspétant ; à l'avant, c'est

infernale, ils sont projetés au plafond à chaque vague... A l'approche du canal séparant l'île Saint-Vincent de l'île Sainte Lucie, je trouve que le phare du cap Roll à l'extrémité Nord de Saint Vincent ne défile pas beaucoup ; pourtant on avance à 6 nœuds au lock. Que se passe-t-il ? L'explication est vite trouvée en regardant la trace fond de notre route sur l'ordinateur couplé au GPS. Nous décrivons un grand cercle, tout en gardant un cap constant ! nous sommes en effet emportés par un puissant courant de vortex, qui se crée parfois lorsque le vent est fort entre les îles. C'est un phénomène connu mais rare, que nous avons pu vérifier cette nuit !

Nous arriverons dans les temps à Fort de France pour permettre à Geneviève et Hubert de prendre leur avion. Nul doute que leur voyage retour dans les airs aura été plus tranquille que sur la mer !

Medatlan, le retour

Rendez-vous de tous les bateaux Médatlan dans le port de l'île Saint-Barthélemy. Nous sommes début mai 2012. La période devient propice pour une transat d'Ouest en Est. Encore faudra-t-il « attraper » les vents d'Ouest plus au Nord.

Au fil des arrivées de bateaux, nous retrouvons les « anciens », ceux qui ont fait la transat aller, saluons ceux qui nous quittent, et faisons connaissance avec les nouveaux, skippers et équipiers ; c'est une période d'échanges, de regroupement par équipage, de préparation, d'avitaillement, qui commence alors. Le retour est généralement plus musclé que l'aller et demande que tout soit en ordre et bien organisé à bord.



L'équipage Saint Barth - Faial



L'équipage Faial - Cadix - Toulon 1

Sur Babur Amor, il y eut aussi du changement d'équipage. Bérengère ne nous rejoindra qu'aux Açores, laissant sa place à Patrice Schmitt, pour que nous soyons aux moins deux à bord à bien connaître le bateau ; en effet, nos amis Cathy et Didier Pennes qui viennent d'arriver à Saint-Barthélemy ne sont pas encore des marins confirmés. La traversée se passera parfaitement dans une bonne ambiance, malgré le chapelet de dépressions venant des Bermudes, qui se succéderont jusqu'aux Açores. Tous les bateaux de Medatlan arriveront en bon état à Horta, le port de l'île Faial, connu pour toujours accueillir les bateaux, même s'il n'y a plus de places... ; on se serre mais personne ne reste dehors !

Et de nouveau, les « groupirs », les repas tous ensemble, les balades malgré un temps venteux, nuageux et pluvieux, mauvais temps parait-il causé par la présence proche du volcan « Pico » qui bloque la circulation aérienne. Il y a également les incontournables sorties chez « Peter », le café culte où chaque marin en transit dans l'Atlantique doit s'arrêter ! De même chaque bateau doit laisser une trace de son passage en peignant le nom du bateau sur les rochers de la jetée du port ; une belle tradition que nous avons honorée !



Le débriefing de cette belle aventure eut lieu à Porquerolles à l'automne 2012 et donna lieu à des festivités désormais coutumières, qui saluèrent notre Président Hubert Pinon, pour cette initiative de croisière Medatlan en tous points réussie.



Suite ???