

Philippe Boutry

Quelques souvenirs de mer.

Jeunesse

Je navigue depuis mon enfance dans les pas de mon père amoureux des vieux gréements. Mais mon papa préférait consacrer des heures à restaurer ses voiliers plutôt qu'à les emmener affronter la haute mer. Il y eut Croix du Sud I puis II puis III et enfin Le Vieux Copain. Je dois le remercier de tous ces cabotages entre Courseulles et le golfe du Morbihan qui ont fait naître ma vocation de marin et m'ont amené à l'Ecole Navale. Cette vocation fut aussi affermie par les récits de mon grand-père qui combattit aux Dardanelles, fut torpillé deux fois sur le Chateaurenault qui sombra devant le cap Dukato et participa au débarquement de Salonique. En 1940 il évacua l'Anglais de Dunkerque et en garda une solide animosité à son égard que je cultive soigneusement.

Le premier bateau vraiment intéressant fut Croix du Sud III langoustier construit à Camaret en 1927. J'ai beaucoup aimé ce bateau de travail, côtre à tape-cul, dont le carré était l'ancien vivier à homard.



Croix du Sud III

Adulte, je continuais parfois de profiter du Vieux Copain, superbe thonier, monument historique, que mon père avait acheté et confié à une association pour aider à la réinsertion de quelques voyous. Ce magnifique navire de 18 mètres, hors bout-dehors et tape-cul, pour 70 tonnes était très physique et demandait d'être au moins trois pour le manier. En 2016 une refonte totale de la quille et des membrures s'imposa et vu le coût de cette restauration ce thonier fut cédé au chantier du Guip avec l'engagement moral de trouver une solution pour le remettre à flot. Notons que les monuments historiques sont très présents pour contrôler la moindre modification quand tout va bien mais n'ont pas le moindre euro à investir pour sauver le patrimoine qu'ils ont pourtant classé.



Vieux copain

Il me reste plein de souvenirs de ces navigations. Le bonheur d'arriver à Courseulles le soir tombant, de suivre mon père au restaurant de la plage dans lequel trônait un gros jukebox avant d'aller arpenter la jetée de bois. Le bruit de la mer et l'odeur d'iode transportait le collégien que j'étais dans un monde tellement éloigné du quotidien parisien qu'avant même de retrouver le bateau j'étais heureux. Il y avait sur le port un chantier naval qui construisait une série de chalutiers pour la Mauritanie et la plaisance était quasiment absente. Je me rappelle du bruit des

masses et les éclairs bleutés des soudeurs. Tout cela créait une ambiance que j'appréciais beaucoup.

A cette époque les cartes IGN, la règle Cras, le livre des feux et l'annuaire des marées étaient, avec l'inévitable Almanach du marin breton, les seuls outils de navigation avec, côté bateau, un compas et un loch. Aucun instrument ne nous donnait le vent, la météo se guettait sur France Inter grandes ondes à huit et vingt heures et nous n'avions aucun moyen de communication avec la terre. Les jeunes plaisanciers n'ont aucune idée de la rusticité de la navigation d'avant 1970. Ils n'imagineraient pas un instant quitter la vue des côtes sans la position rassurante d'un GPS et atterrir après avoir entretenu l'estime durant quelques jours bouleverserait leur principe de précaution.

J'étais bien jeune encore lorsque mouillés devant Barfleur nous attendions qu'il y eût suffisamment d'eau pour rejoindre le port. Je ne suis pas retourné à Barfleur depuis très longtemps mais à l'époque la totalité du bassin asséchait à marée basse et seuls les voiliers à quille longue pouvaient rester en épaulant le quai lorsque l'eau se retirait. L'endroit était magique avec l'église qui dominait la mer et l'ambiance vieille France. Pour paraphraser Brassens cela sentait l'iode et le goudron. Mon père me confia alors le soin de calculer à quelle heure nous devons lever l'ancre pour rentrer. J'étais heureux de donner la réponse bien qu'un peu inquiet. Mon père manoeuvra à l'heure dite mais sans se hâter pour laisser un pied de pilote supplémentaire corriger une éventuelle petite erreur. Nous ne talonnâmes pas et j'étais très fier.

Toutes nos navigations à l'époque ou la plaisance se développait à peine, après la parution de Victoire en solitaire de Tabarly et des récits de Bombard, permettaient grâce à notre langoustier de fréquenter les ports d'échouage comme Barfleur ou Omonville où on attend le courant favorable pour embouquer le Raz Blanchard. Nous ne partagions ces ports qu'avec les pêcheurs qui ne nous regardaient pas toujours avec beaucoup de sympathie. Un soir de toute petite brise sur la Bretagne nord, plutôt que de lancer le moteur, nous rentrâmes à Moguériec pour béquiller dans l'arrière-port. La beauté du lieu nous séduisit et mon père obtint du capitaine du port l'autorisation de rester à l'année puis ils se lièrent d'amitié. Mais un an plus tard, fort gêné, il lui dit : « *Je suis vraiment navré mais les autres capitaines de pêche ne veulent plus de toi car tu n'es pas des nôtres* ». La navigation était rustique et les hommes étaient rudes.

Mais l'enfance a une fin et l'entrée en prépa à Versailles à Ginette mit un terme à ces navigations familiales. L'internat de l'époque ne me laissait libre que du dimanche midi au dimanche 22 heures. Il y eut ensuite l'Ecole Navale mais malgré la bouline les Requin et les Maïca, la vie professionnelle commençait à restreindre les temps libres. Cependant quelques navigations entre midships où nous invitions nos amies, m'apprirent l'importance de la composition de l'équipage. Entre copains

tout allait bien mais l'embarquement de ce renfort improvisé amenait de futiles conflits à propos de la programmation des escales, du rythme des quarts, de la corvée de courses ou de cuisine. J'en conclus qu'une croisière de plusieurs jours ne peut s'envisager qu'entre personnes qui se connaissent et s'apprécient à terre et que le vrai bonheur est d'éviter les invités si l'on navigue plus de deux jours.

Mes bateaux

Après vingt années de Royale et quelques années chez Aérospatiale, le désir d'acheter un bateau germa. Acheter est toujours un plaisir mais si l'objet désiré est un bateau on savoure tout particulièrement car on bâtit un programme et on achète à la fois un objet et du rêve. Les concessionnaires racontent volontiers que transats et tours du monde reviennent très souvent dans les propos de leurs prospects qui prétendent partir dès que sonnera l'heure de la retraite.

Pour moi je voulais goûter à de nouvelles sensations et oublier les vieux gréements superbes mais difficiles à entretenir, lourds et remontant très mal au vent. Leur manœuvre est éreintante en équipage réduit et la fierté de faire comme autrefois, sans winches, d'envoyer flèche et bonnettes, se paye de beaucoup d'efforts et de soucis. Je voulais un bateau léger et puissant offrant un confort acceptable et issu d'un chantier français. Le budget importait et un 40 pieds semblait un bon compromis coût, performance, habitabilité. Angèle et moi étions encore jeunes et peu sensibles au charme des intérieurs cossus. En 2003, internet ne permettait pas de passer de site en site, de comparer plein de photos et de vidéos. Les magazines de nautisme étaient la principale source d'information et, au hasard des pages que je feuilletais, je vis un titre aguicheur: l'Archambault 40: pour la vitesse et le plaisir. J'avais déjà sélectionné quelques unités sans être vraiment conquis mais cet Archambault me tentait. Un tour au salon nautique de Paris affina nos idées.

Ces salons sont étonnants car on y est totalement déconnecté de la mer. De jolies hôtesse nous couchent sur leur agenda pour visiter un design intérieur, vanter l'aspect pratique des placards et cuisines mais où est le bruit de la mer qui frappe la carène et du vent qui siffle entre les haubans ? On oublie qu'il va falloir prendre un ris dans une mer déjà grosse ou monter dans la mâture décoincer l'enrouleur. Le salon vend du rêve et nous en emportons un peu en le quittant avec un rendez-vous pour une navigation d'essai à Port Camargue.

C'était fin décembre, il faisait gris, froid. Un mistral modéré soufflait quelques bourrasques et cet Archambault qui n'était jusque-là qu'un article de presse et une coque visitée dans un salon nous conquiert. Le concessionnaire, régatier réputé, nous ramena dans le port sous grand-voile haute et gennaker dans une manœuvre brillante que je me serais bien gardé d'entreprendre tant il m'apparaît qu'une manœuvre brillante est une catastrophe évitée de justesse. Ce bateau naviguait bien, son intérieur bien qu'un peu spartiate proposait un confort suffisant. Le délai pour obtenir un neuf étant trop long nous proposâmes de prendre celui sur lequel nous venions de naviguer, superbement équipé puisqu'il servait de promotion pour

la marque lors des régates en Méditerranée. Nous repartîmes donc après avoir signé pour ce superbe course-croisière doté d'une garde-robe croisière et régates complète. Le vendeur s'engageait aussi à nous fournir pour un an un équipage pour courir lors de la Massilia de la SNIM de la semaine de Porquerolles et des voiles de Saint Tropez. En fait financièrement cette vente l'arrangeait mais il ne voulait pas se priver trop vite du plaisir de courir les grandes régates méditerranéennes sur ce voilier compétitif. Nous avons donc acquis un bateau pour nous promener et une entrée dans le monde inconnu de la régates de bon niveau.



Archambault 40

Ce fut passionnant, j'arrivais rapidement à barrer de façon satisfaisante sans doute aidé par mon métier de pilote d'essais où il faut mêler sensations et technicité et si je ne fus jamais capable de disputer la victoire je me classais régulièrement au milieu du peloton. J'appris que pour figurer honnêtement il ne faut faire aucune erreur. Un petit déficit de vitesse, dû à des réglages imparfaits, rend la victoire impossible mais les secondes perdues par un cafouillage sur l'envoi du spi ou un mauvais choix tactique vous renvoient en queue de flotte. Avoir un bon équipage est donc de première importance.

Ce fut passionnant car tout était à apprendre. Il faut oser se lancer dans le combat du départ au cours duquel des manœuvres d'intimidation sont omniprésentes et où des skippers a priori civilisés hurlent et menacent de vous aborder. Il faut oser

croiser quelques mètres devant l'étrave d'un concurrent lancé à pleine vitesse. Il faut savoir jusqu'où ne pas aller trop loin dans la brise lorsque sous spi le départ au lof ou à l'abattée menace, le voilier plane mais il est sur une tête d'épingle et ne demande qu'à s'échapper. Ce fut passionnant et magnifique lorsqu'aux voiles de Saint Tropez à quelques mètres du bateau comité on regarde les séries précédentes prendre le départ et où on voit les impressionnants Wally s'élancer tout près de nous manœuvrant comme des dériveurs ou encore quant au hasard des parcours on se retrouve bord à bord au portant avec les grands voiliers classiques toutes voiles dehors.

Ce fut passionnant mais, même en cherchant à minimiser les risques les incidents sont fréquents et parfois cocasses. Ainsi un jour au sortir d'un long planning sous spi par mer assez forte le bateau rattrapa la vague, plongea sous l'eau enfournant au-delà du mat et écopa par la trappe avant mal fermée par le n°1 (équipier du spi) près d'une tonne d'eau. Non contente d'entrer à bord, cette eau trouva l'armoire électronique qu'elle dévasta avec plaisir.

Je ne devais pas être assez mordu car après cinq années à jouer ainsi je me retirais de ces joutes un peu lassé de ne voir en course que quelques compteurs en pied de mat, jonglant entre vitesse cible, angle au vent, vitesse du vent. Lassé aussi de gérer un équipage de huit jeunes gens compétents mais insouciantes capables d'annoncer au dernier moment leur désistement. Mettre un terme au lourd engagement financier que demandent ces courses fut aussi important car les voiles se fatiguent vite et parfois se déchirent, la carène doit toujours être parfaite et les régates hors du port-base impliquent de loger l'équipage à terre. Le budget est lourd.

Les courses s'arrêtaient mais la croisière continuait et le plaisir de naviguer sur ce bateau sous son magnifique génois léger d'une très belle couleur dorée ou de débouler sous le beau spi asymétrique bleu restait intense.

Et puis... Et puis je pris ma retraite et nous organisâmes un week-end à Paris avec une visite au salon nautique de 2010. Au salon nous passâmes devant le stand Nautitech et Angèle me proposa de visiter un catamaran dont nous ignorions tout. Je disais souvent un peu méprisant qu'un catamaran est une caravane flottante qui ne marche que vent de travers. Le PDG du chantier était là accueillant et sympathique, le commercial compétent et fier de son produit dont les coques relativement fines promettaient de belles moyennes. En quittant le salon une petite graine était dans nos esprits. C'était celle du grand voyage sur un bateau confortable. Cette graine allait germer lors de plusieurs ballades à Rochefort pour voir le chantier puis pour essayer le bateau en mer. La trésorerie des constructeurs est souvent tendue et le PDG nous proposa le beau bateau exposé au salon, aux finitions soignées, parfaitement équipé, pour un prix fort intéressant. En décembre nous étions propriétaires de deux voiliers.

Il est intéressant de les comparer même si l'un est proche, dans l'automobile, du coupé sport et l'autre d'un SUV. L'un est un monocoque de 40 pieds et 6,5 tonnes portant 100 mètres carrés de toile, l'autre un catamaran de 44 pieds de 10 tonnes avec aussi 100 mètres carrés au près.

Le Nautitech assomme l'Archambault sur l'habitabilité et le confort. Mais surtout, la gîte disparaît et le catamaran offre un carré avec vue sur mer. Dès les premiers jours, on est surpris de ne plus aller à la cave par ces descentes si inconfortables. Être en mer par temps frais et mer agitée tout en restant dans un cocon douillet dans lequel on fait le quart, on cuisine, on déjeune est un vrai bonheur. Seuls les très grands monocoques peuvent offrir un tel lieu de vie. Plus intéressante sera la comparaison des qualités nautiques.

L'Archambault sait naviguer entre 38 et 145 degrés du vent, le Nautitech entre 60 et 145. Au plus près, le premier dérive peu, sur le second la dérive est épouvantable. On peut bien sûr, avec les deux, descendre plein vent arrière voiles en ciseaux ou sous spi seul. Au plus près du vent l'Archambault taille sa route imperturbable, sous pilote il gîte à la risée, si le barreur est là il profitera de cette survente pour gagner au vent. S'il est surtoilé les grosses rafales peuvent le chagriner et le faire partir au lof. La gestion de la grand-voile est importante et plus le vent force plus il faudra descendre le chariot. On perd un nœud en s'obstinant à garder la grand-voile dans l'axe par bonne brise. En résumé, le voilier est sain et raide à la toile grâce à sa quille en plomb de 2,3 mètres. Le Nautitech n'aime pas remonter au vent, l'écoute de foc sur le plat bord est trop excentrée, la vitesse est faible et la dérive importante, le bateau reste à plat sous les rafales et encaisse des efforts importants. Il faut savoir prendre un ris à temps. Plus généralement, le monocoque demande à son équipage des réglages précis dont le multicoque se moque. Le vrai marin aurait-il donc raison de mépriser le multicoque de croisière comme je le pensais jusqu'à l'achat du mien?

Et bien non car dès que le terrain de jeu s'agrandit qu'on passe de la régates entre trois bouées au grand large, de la sortie à la journée avec mouillage forain aux longues traversées l'intérêt de certaines qualités s'amenuise. Même si le capitaine Bligh ne pût faire passer le Cap Horn à la Bounty, nos anciens ont conquis le monde sur des navires incapables de faire du cap.

Nul ne revient de Corse si souffle le Mistral et si un bateau peut être heureux au près serré dans la houle, l'équipage l'est moins. Avec un camarade nous avons décidé lors d'un bon déjeuner à Marseille de partir le soir même boire une bière à Calvi puis de rentrer. Au sortir de la baie après la Passe aux Singes nous fûmes cueillis par une petite brise de sud sud-est et le clapot qu'elle levait. Bien calé au près, l'Archambault avançait bien, dans la nuit noire nous grignotions : pain, pâté, saucisson et verre de rouge étaient de sortie mais il faisait froid et nous prenions des paquets de mer. Un regard puis quelques mots échangés en approchant des

Embiez, et nous voilà virant la Casserdagne pour profiter d'un mouillage tranquille. Donc, en mer, tu ne craches ni ne pisses au vent ni ne fais du près longtemps !

En cette fin de novembre 2010 avions-nous fait le bon choix pour nos nouvelles aventures? Imagine nous attendait à Rochefort.

Rochefort Marseille

Nous avons formalisé l'achat du bateau. Le chantier l'avait mis à l'eau dans le port de commerce de Rochefort puis convoyé vers le port de plaisance au pied de la capitainerie. Le cadre est superbe. La Charente serpente derrière l'écluse et la Corderie Royale est à deux pas. Nous fîmes une petite inspection avec le service après-vente mais sans enquêter exagérément tant nous avions hâte de nous retrouver chez nous, d'aménager ce fier navire et de nous lancer dans la décoration intérieure. Sur la route entre Marseille et Rochefort nous avons fait une halte pour la nuit à Bordeaux et Angèle m'avait traîné, au matin, dans les magasins de la rue Sainte Catherine pour acheter des couettes, de superbes sets de lit plus moult coussins et objets de décoration. Imagine était beau et douillet.



Imagine

Prisonniers de la marée, derrière l'écluse, nous n'avions pas assez de temps en ce week-end pour sortir sur la Charente. Avant de repartir je montais à la capitainerie formaliser la présence du bateau jusqu'au printemps. L'accueil y fut glacial, l'employé municipal voulant rapidement nous jeter hors de son local et imagine hors du port bien que le chantier se fût contractuellement engagé à nous obtenir cette place jusqu'en avril. Peu enclin à me lancer dans des échanges tendus, je saluais ce goujat et appelais le PDG de Nautitech pour lui refiler cette patate chaude. J'ignore comment tout fut remis dans l'axe mais un petit quart-d'heure plus tard l'employé mal luné nous hélait du haut du quai pour nous demander de revenir signer quelques papiers. Je fis tout cela sans lui adresser la parole tant il m'est incompréhensible que tout rapport humain soit immédiatement conflictuel. Une petite enquête aurait permis à ce garçon de trouver, dans quelque dossier, que nous étions attendus.



Imagine à Noël

Bref nous quittions Imagine jusqu'à Noël. Nous revînmes sous un climat hivernal, la neige fondue et la pluie passaient à l'horizontale et les badauds avaient déserté les rues et les achats de cadeaux. Nous apprécions notre intérieur douillet car les prévisions météo sur la semaine étaient épouvantables. Notre croisière de Noël se transforma en tourisme local, chaudement vêtus, dans les rues de Rochefort, à Brouage ou pleura Louis IV et dans les îles entrevues entre deux balayages

d'essuie-glace de notre Peugeot. Un détail me chagrinait cependant car si Imagine était dans le port c'est qu'il avait pu y entrer mais cette écluse me paraissait moins large que lui. Je retournais plusieurs fois enquêter pour me dire que rejoindre la Charente sans dommages serait délicat.

Il était temps le 15 mars de rapatrier Imagine en Méditerranée. Angèle ne pouvant se libérer de son travail un ami était venu m'aider et c'est par un de ces matins très pur, sans vent, très froid ou le givre blanchissait l'herbe que les amarres furent larguées. J'appréciais l'absence de vent car cette écluse qui me narguait ne m'offrait que quelques centimètres de marge. Il fallut retirer les pare-battages pour passer mais ce fut fait sans dommages à cette belle coque encore neuve et vierge de toute trace de manœuvres approximatives. Descendre la Charente fut un pur bonheur. Il faut franchir l'écluse, passer les bassins de Colbert dont la statue en centre-ville vient d'être taguée par "nérophobie d'état "(fuir des contemporains imbéciles est un atout du grand voyage), longer la Corderie Royale et après de nombreux méandres entre les prairies d'où les vaches nous regardent, arriver à Port des Barques où se ravitaillaient nos escadres. La baie protégée par les îles de Ré et Oléron est partout fortifiée et nous passâmes les forts de Fouras et de l'île Madame, laissâmes à tribord l'île d'Aix et fort Boyard pour embouquer le coureau d'Oléron. Il est difficile par ce matin calme d'imaginer le hollandais Tromp ou l'anglais Hawke tenter de forcer le passage. Emprunter le coureau d'Oléron et sortir par le Pertuis de Maumusson me paraissait sans risque par ce grand beau temps que j'aurais qualifié de demoiselle, si ces dernières ne couraient pas le Vendée Globe, et faisait gagner un temps considérable.

Mais je n'étais pas familier de ces lieux et même par vent nul de méchants rouleaux déferlaient devant la passe. Poussant un peu les moteurs il fallut les franchir dans d'impressionnant cabrés qui laissaient ensuite le bateau retomber en tapant trop fort à mon goût. Je me maudissais d'être au milieu de ces rouleaux avec bien peu d'eau sous la quille mais ce fut une nouvelle manœuvre brillante. A l'avenir je laisserai ce passage aux planchistes et aux surfeurs et le déconseille à tous les plaisanciers raisonnables. Une petite brise de nord-ouest attendit que le soleil prenne de la hauteur pour se lever et la traversée du golfe de Gascogne commença sous grand-voile haute et gennaker. Sur Imagine on hisse la grand-voile à l'ancienne, il y a un winch sur le mât mais il n'est pas électrique. La voile de 70 m² est épaisse et lourde car les efforts sur un catamaran qui ne gîte pas peuvent être importants. Bref c'est sportif et il faut considérer l'opération comme du demi-fond et surtout pas un sprint qui laisserait extenué. Ce fût la première leçon de navigation sur ce bateau. Il n'empêche par quinze nœuds de vent de travers et mer presque plate nous filions plus de 9 nœuds sous pilote. J'avais barré quelques minutes puis confié cette tâche à l'électronique. En fait, sur ce bateau mis à part les manœuvres de port le pilote sera toujours enclenché. Le bateau n'avait pas de gestionnaire de batteries ; il y en avait quatre de servitude, au gel, de 100 A/H. Après quatre heures de navigation rapide et facile, le voltmètre taquinait déjà la zone des douze volts et je lançais le groupe électrogène. Le stockage de l'électricité était très insuffisant et comme faire tourner très souvent le groupe est désagréable

il faudrait envisager d'ajouter des panneaux solaires ou un hydro générateur. Mettre des panneaux sur le portique au-dessus du canot me chagrinerait car cela cache en navigation la vue sur l'arrière et le sillage.

Tout allait pour le mieux et la familiarisation avec cette nouvelle monture s'annonçait passionnante. La météo ne l'avait pas prédit et le Golfe de Gascogne se muscla pendant quelques heures. Au travers nous filions presque à 10 nœuds et j'étais ravi du comportement d'Imagine qui taillait sa route sans peiner même si parfois la mer se brisait bruyamment sous le bateau entre les deux coques.

Nouvelle leçon : si l'on va vite par mer agitée, la mer tape fort et le bruit est important. Avec l'habitude du fond de ma couchette mon inconscient sera attentif à ces cognements et au bruissement de l'eau sur la coque. Toute modification de ce tintamarre qui finira par me bercer me réveille immédiatement. Puis la mer s'assagit et le temps redevint fort clément, même trop, car je fus tiré d'une sieste par le bruit de démarrage d'un moteur ou plutôt d'une tentative de démarrage car le moteur tribord ne voulut rien savoir. Brûlant, le démarreur refusait de tourner. Le moteur bâbord pallia quelques heures le manque de vent puis la brise nous conduisit au petit matin en vue de la Tour d'Hercules de La Corogne. Ce phare est magnifique car ses fondations et une partie de son noyau central datent du premier siècle et attestent de la navigation régulière des Romains en Atlantique. L'accès au port de plaisance caché derrière la grosse jetée est aisé, heureusement car autant la manœuvre d'un catamaran est facile avec deux moteurs autant en monomoteur tout se complique et si le vent force rien n'est faisable.

Un contact avec le chantier se fit. Le PDG souhaitait que nous poursuivions jusqu'à la Grande Motte ou je m'étais engagé moyennant quelques sous sur l'achat de laisser Imagine le temps du salon du multicoque. Mais la route était encore longue et je n'étais pas confiant sur mes possibilités de manœuvrer dans des ports encombrés en monomoteur. Il fut convenu que le concessionnaire Nautitech de Lisbonne enquêterait sur la nature de la panne. Il restait à profiter de La Corogne sans touristes en ce début de printemps et de laisser passer une dépression qui commençait à nous arroser.

Nous partîmes vers Lisbonne derrière cette dépression sous un ris progressant entre 8 et 9 nœuds dans un grand confort sauf que la nuit les nombreux pêcheurs et leurs filets furent des cauchemars. On se retrouve vite dans un champ de bouées lumineuses sans trop savoir où passer et c'est ennuyeux.

C'est au petit matin, sur un moteur faute de vent, que nous sommes entrés dans le Tage après avoir passé Cascais et Estoril surtout connu pour son circuit automobile. Il y avait dans le fleuve beaucoup de pêcheurs remontant leurs filets à la main sur de grands tourets en luttant contre un très fort courant. Leurs ancêtres devaient déjà utiliser cette pratique mais si ces grandes barques et leurs équipages auraient paru sublimes sur un tableau du dix-neuvième siècle ce spectacle me sembla misérable tant le travail était harassant. Notre marina se trouvait juste après la tour de Bélem au pied du monastère de Jeronimos. Le cadre était superbe et passé les digues protégeant du très fort courant la prise de quai dans cette petite marina fut facile.

Le concessionnaire Nautitech nous accueille avec les délicieuses pateis de nata. Il restait à profiter de cette capitale et à s'occuper du moteur.

Le diagnostic tomba vite : entrée d'eau dans les cylindres par l'échappement. Nous n'avions eu que quelques heures de gros temps au milieu du Golfe de Gascogne et quelques vagues plus impertinentes que les autres avaient bien frappé le bateau sur tribord mais je ne comprenais pas que de l'eau de mer soit remontée dans le moteur. Le verdict du bureau d'étude du chantier fût que le col de cygne de l'anti siphon ne montait pas assez haut. Il fallait le rehausser et nettoyer le moteur pour le redémarrer. Je protestais car un moteur plein d'eau de mer ayant essayé en vain de démarrer en la comprimant ne me paraissait pas avoir une grande espérance de vie. Après quelques discussions il fut décidé d'envoyer une équipe de Rochefort pour modifier les cols de cygne et changer le moteur. Il fallait patienter quelques jours et Angèle en profita pour venir. Un matin deux garçons se présentèrent un moteur dans une camionnette. Peu après midi la manip était finie. Quel talent ! J'appris par la suite que la modification dudit col avait été proposée sur tous les bateaux sous garantie. Pourquoi alors que mon bateau est le 38ème de la série était-il le seul à avoir souffert de cette mésaventure ? Mystère! Il restait à visiter Lisbonne, ville très agréable car elle est belle et la sérénité y règne. Elle ressemble au fado mais sans la tristesse. Au milieu du château qui, à l'est de la ville, domine le Tage jouait un violoniste. En ce lieu presque désert ses notes étaient prenantes. Imagine était prêt à quitter Lisbonne mais sans équipier car le retard pris ne lui permettait pas de continuer. Me voici seul à bord, je commence à bien comprendre ce catamaran. Je n'ai pas encore été gêné par sa faible performance au près. Du bon plein au large le bateau monte rapidement à huit nœuds mais il faut que le vent passe vingt nœuds pour aller flirter avec les dix nœuds. On prend alors un ris ce qui n'affecte pas la vitesse. Pour dépasser 10 nœuds il faut un peu de houle pour profiter des surfs. En croisière il va aussi vite que l'Archambault mais le confort est incomparable. Par mer agitée et bonne brise une fois les voiles établies on peut rester à la table à cartes en surveillant les cadrans ou tout oublier et profiter des canapés. Un simple coup d'œil à travers les hublots permet de contrôler les voiles. La prise de ris est plus sportive car il faut, comme à l'ancienne, aller en pied de mat. Au premier ris la mer n'est pas encore forte mais dès le second et pire au troisième l'affaire se corse. Dans le recoin entre le mat et le roof on se sent en sécurité mais le bateau peut enfourner et on se retrouve les pieds dans l'eau et copieusement arrosé. Cependant tout tombe bien sous la main, la drisse, le winch, la poulie ouvrante pour les bosses de ris et leurs coinçeurs permettent de travailler vite mais les bateaux d'aujourd'hui ne se conçoivent plus sans renvoyer toutes les manœuvres au cockpit.

Je fis le plein de carburant dans la petite marina, franchit les jetées et me revoici dans le Tage, laissant cette fois sur tribord le superbe monastère et la tour de Belem. J'attendis d'avoir virer la pointe de Calha pour envoyer les voiles et faire cap au sud. Je savourais cette navigation par petit temps sous grand-voile et gennaker. Nous glissons paisiblement à 6/7 nœuds sur une mer plate. Au coucher du soleil je rentrai le gennaker et envoyais le génois pour être plus manœuvrant car pour virer

de bord il faut rouler le gennaker, puis le dérouler sur l'autre bord. Ce n'est pas bien compliqué mais cela implique d'aller à l'avant et de perdre de vue quelques instants le bateau que l'on veut éviter. Naviguer seul demande de gérer son sommeil. J'en ai l'habitude et commençais mes siestes de 20 minutes, suivies d'un tour d'horizon et d'une étude des échos AIS et radars. Si rien ne me chagrine, je repique pour un dodo de 20 minutes. La sonnerie de mon portable me réveille ou une alarme AIS si elle se déclenche. L'AIS, émetteur récepteur, me paraît indispensable. Il donne immédiatement la route et la vitesse des échos et surtout leur CPA. On voit et on est vu. J'envisageais un radar pour compléter l'AIS car j'avais été surpris lors d'une visite au salon nautique par la qualité des images et le nombre de réglages possibles pour un prix très accessible. Mais il est surtout utile pour détecter les grains et gérer sa route en fonction d'eux. Certes les gros navires sont vus mais ils ont aussi leurs informations AIS. En revanche les petits pêcheurs, les autres plaisanciers, les bouées ne sortent qu'à quelques nautiques et encore par beau temps. La veille visuelle permet souvent de détecter un feu alors que le radar ne donne encore rien.

Je compris très vite que navigant à quelques miles de la côte vers le cap Saint Vincent, pour éviter de traverser le rail des cargos, je ne fermais quasiment pas l'œil. Trop de pêcheurs ont des routes erratiques, gérant leurs filets ou remontant des casiers. Au petit matin je m'offris un copieux petit déjeuner sur la table du cockpit et le vent me lâcha. Je lançais les moteurs décidé à ne pas continuer sans voiles et rentrais à Portimao. Les grosses jetées protègent un beau plan d'eau et je mouillais sous celle de l'est. Un zodiac vient me dire que j'étais sur une épave que rien n'indiquait. Je différais le somme que je m'apprêtais à faire et me déplaçais d'un centaine de mètres. Je passais une journée et une nuit sans rien faire dans un calme absolu et n'allais même pas faire un tour à terre. J'appareillais le lendemain vers midi par petite brise et belle mer pour arriver à Gibraltar à la renverse du courant. Après une nuit sans trop de pêcheurs j'étais travers un cap qui fut funeste pour notre flotte, Napoléon, Villeneuve et aussi Nelson lorsque le vent s'arrêta puis se leva du sud-est, il souffla à force 5 puis 6, parfois 7. La mer se creusa. Au près sous deux ris dans cette mer qui se formait, le bateau tapait. En tirant des bords je perdais du temps et ne passerais jamais avant la renverse du courant. Je rentrais la toile et poursuivit au moteur en cap direct en réduisant la vitesse pour éviter les chocs trop violents. Après deux heures de ce régime je n'avais guère avancé, et le bateau fatiguait. Je renonçais, repassais sous voiles et rebroussais chemin vers Cadix. Comme la France en 1981 je passais de l'ombre à la lumière, de l'hiver à l'été. Je peinai au moteur face au vent à deux nœuds sur le fond et me voilà au large entre dix et douze nœuds, partant dans de petits surfs sur une houle courte. C'était un pur bonheur sous un grand soleil et des dauphins sont venus jouer aux étraves. Je tournais cependant le dos à la Méditerranée, me demandais si mon Archambault aurait forcé ce passage et me dis que quel que soit le bateau il faut être masochiste pour s'imposer un tel inconfort. La nuit tombait quand j'ai pris le chenal de Cadix. J'y suis venu il y a bien longtemps, j'étais jeune enseigne et second du Fringant mais je ne me rappelle ni du port ni de la ville. Il fallait convoier

ce bateau de Toulon à Cherbourg et un énorme coup de vent nous frappa dans le Golfe de Gascogne. Ces patrouilleurs côtiers aimaient jouer au sous-marin et de l'eau s'infiltrait jusque dans le poste d'équipage dans lequel régnait un désordre indescriptible. Nous n'étions guère présentables lorsque le bateau fut mis à quai. Le port du plaisance se trouve derrière un gros môle à l'extrémité de la presqu'île qui protège la rade. A marée basse les quais sont très hauts. La capitainerie ne répondant à aucun appel je m'amarrais au ponton carburant, facile d'accès, prévoyant de partir à l'aube. Je me préparais quelque petit plat sympathique lorsque je fus hélé du haut du quai. On me pria de venir m'inscrire à la capitainerie et de changer de place. Je compris rapidement que toute négociation pour rester où j'étais, allait à l'échec. De nos jours le process l'emportant toujours sur l'intelligence je n'insistais pas et manœuvrais vers la place difficilement accessible que m'imposait l'administration. Manœuvrer seul à bord d'Imagine est facile lorsque l'on veut se mettre bâbord à quai, côté des commandes moteurs. Tribord à quai, il est difficile d'apprécier la distance du quai mais cela reste faisable. Tout se complique si le vent souffle fort car la prise au vent est très importante. Un peu d'adresse et de chance sont nécessaires et une petite inquiétude m'étreint toujours. En cette soirée, protégée du vent qui soufflait encore fort par les hauts quais, la manœuvre ne présentait pas trop de difficultés mais je pensais avoir terminé ma journée et je changeais de ponton de mauvaise humeur. Le lendemain matin une petite brise, un grand soleil et une mer calme me poussèrent pour franchir Tarifa en fin d'après-midi. Quelle différence avec hier! Une navigation paisible succédait à une galère. Je doublais Europa Point au coucher du soleil méprisant une escale à Gibraltar trop chronophage car je me serais laissé distraire par une montée au rocher et quelques pintes dans des pubs alors que je ne devais pas perdre trop de temps pour être à l'heure pour l'ouverture du salon du multicoque. Au milieu de la nuit le vent venant à manquer devant Bénalmadéna j'y rentrais. Je fus surpris d'y trouver du personnel de permanence à la Marina qui, alors que je ne m'étais pas annoncé, vint m'aider à me mettre à quai. Cadix m'avait mal accueilli, Bénalmadéna me réconcilia avec les marinas espagnoles. Je voulais repartir dès l'aube mais un coup de vent d'est menaçait et je renforçais les amarres. Me voilà deux jours à quai dans cette station balnéaire qui n'a pour moi aucun intérêt mais qui attire des touristes de toute l'Europe. Son architecture est amusante avec un port au milieu duquel ont poussé quatre îlots où les bateaux s'amarrant sous les appartements. Un architecte d'aéroport a dû passer par là. Je connais peu l'Andalousie mais Bénalmadéna n'en reflète pas l'âme. Elle attire seulement les vieux pour doré au soleil et les jeunes pour draguer en boîte la nuit.

La plaisance n'aime pas les rendez-vous. La météo bouscule toujours les programmes. Les tablettes n'avaient pas encore tout envahi et l'écran de mon téléphone n'étant guère pratique pour afficher les fichiers de vent, Angèle faisait brillamment mon routage car j'étais bien juste pour respecter mon engagement à La Grande Motte. Il me restait cinq jours pour faire 600 nautiques lorsque j'appareillais. Un petit vent portant était censé me porter aux Baléares avant de forcer et tourner au sud-est. Parfait. Je prenais mon rythme, avançais vite et ne

mettais qu'un peu plus de trois jours pour atteindre Barcelone. Mes quarts de nuit et les successions de tranches de sommeil de vingt minutes me laissaient reposé lorsque le matin venait et que je m'offrais le petit déjeuner sur la vaste table du cockpit. Je ne vis rien des Baléares bien que j'ai emprunté la passe entre Ibiza et Formentera car elles étaient engluées dans une brume épaisse. Le radar et surtout le GPS sont vraiment des aides extraordinaires. Au début de la conquête spatiale de nombreux grincheux fulminaient contre toutes ces dépenses qui ne servaient à rien, qui auraient été plus utiles aux hôpitaux et à l'École. Au-delà de la recherche scientifique des milliers de satellites aujourd'hui nous donnent la météo, transmettent nos données, nous positionnent n'importe où dans le monde. C'est magique mais les grincheux n'ont pas changé de discours. Je m'offris une nuit à Barcelone et repartis pour arriver au matin à Port Camargue. Je confiais alors Imagine à Nautitech pour la durée du salon. Je le récupérais briqué comme un sou neuf quelques jours plus tard pour un dernier saut de puce vers Marseille et notre port d'attache de Corbières tout au nord de la rade nord. Corbières n'a pas le charme du Vieux Port de Marseille mais est fort bien abrité du Mistral et le vent du sud-est s'y écrase et mollit. La manœuvre y reste donc aisée même par gros temps. On gare sa voiture à côté du bateau, Il y a des artisans pour l'entretien. C'est parfait. Voilà donc Imagine baptisé et apprivoisé amarré à Marseille à l'issue d'un voyage depuis Rochefort. J'ai fait seul une grande partie du voyage. Lorsque le trafic maritime est peu dense, la gestion du sommeil ne pose pas de problèmes mais sinon la fatigue s'accumule et après deux jours sans vrai repos une escale s'impose. Le bateau est rapide et facile à mener. Outre le problème de moteur, rapidement résolu il n'y a pas de défaut à reprendre. Certains points demandent à être améliorés. Le parc de batteries est insuffisant et il faut lui adjoindre un gestionnaire pour savoir ce qui se passe. Ce dernier mis en place je verrais que la consommation moyenne en mer dépasse les 20 ampères. Pilote, électronique, frigos sont gourmands. Je passerais de quatre à six batteries de 110 a/h et pensais mettre un hydro générateur. Le groupe ne tournera presque plus en mer. Pour le mouillage il faudrait des panneaux solaires mais je ne veux pas les mettre sur un portique pour garder une belle vue sur l'arrière et le sillage. A ce jour je n'en ai toujours pas mis sur le roof car j'ai des doutes sur le rendement des panneaux collés et le passage des câbles vers les batteries me paraît compliqué. C'est un peu ennuyeux car dans des mouillages encombrés j'hésite parfois à déranger mes voisins par le ronronnement d'un groupe. J'aurais dû éviter de prendre un modèle qui tourne à 3000 tr/mn, c'est bruyant, par contre c'est plus léger et je ne voulais pas surcharger le bateau. Imagine a des coques fines et supporte peu la charge. Coté voilure j'ai constaté que le point de tire de l'écoute de génois, posé sur le plat bord est trop excentré au près serré. Je ne vois aucun moyen d'y remédier et surtout aucune raison de vouloir tenir cette allure. Il suffit d'abattre un peu plus pour accélérer nettement et améliorer la VMG. Il faut aussi, sans pour autant sacrifier quelque Iphigénie, savoir attendre les vents favorables en profitant des escales. Il ne faut pas s'entêter à doubler la distance en tirant des bords à 120° alors que on bénéficiera quelques temps plus tard de vents qui assureront au moins

170 nautiques par jour. Le génois est parfait pour la brise mais j'en ferai faire un autre, plus grand pour le petit temps même si c'est casse pieds d'affaler l'un pour envoyer l'autre. Je souris en me rappelant que sur l'Archambault, avec l'équipage, nous changions de voile d'avant en moins de trois minutes. Je n'aime guère diminuer les voiles d'avant en les roulant. Elles creusent, marchent moins bien et puis c'est moins joli.



Imagine sous spi

J'ajouterai aussi un spi symétrique à tuyère qui ne fonctionnera jamais bien avec la grand-voile haute.

Son mode d'emploi sera donc limité au vent arrière grand-voile affalée. Il montrera tout son intérêt quelques années plus tard en transat vers les Antilles. Le gennaker mériterait d'être un peu plus grand mais je le garderais. Notons enfin que la soute à voiles est parfaitement placée et qu'il suffit d'en ouvrir le panneau pour les y descendre directement lors de l'affalage.

L'aménagement intérieur à trois cabines est parfait. Parfait pour vivre et dormir en mer. Je me suis très vite habitué aux bruits de la mer qui tape sous le bateau. En dormant on analyse cette ambiance sonore et tout changement réveille. Parfait pour cuisiner, dîner sur la grande table du carré ou celle du cockpit. Parfait pour faire le quart bien abrité assis à la table à carte, ou sur le confortable canapé qui sert de couchette de quart. Nous ajouterons un chauffage et une fermeture amovible du cockpit pour rendre plus confortable la navigation et le mouillage l'hiver. Cette protection est bien utile et en transat je ne la retirerais qu'à l'approche des Antilles. Il faut enfin noter que les mouvements de la plateforme du multicoque

désorientent beaucoup de plaisanciers. Lorsque la mer se forme, roulis et tangage se conjuguent en une forme de roulis hollandais qui donne le mal de mer. Je n'y suis pas sensible mais j'ai vu bien des camarades partis la fleur au fusil pour une croisière sur un bateau réputé très confortable blanchir peu après l'appareillage. Imagine nous réglera quelques saisons, en Corse pays d'Angèle dont nous connaissons presque tous les recoins, en Italie ou plus simplement près de chez nous au mouillage au Frioul, aux Embiez ou dans les calanques. Très souvent je le promenais en semaine pour un simple tour du Frioul. Puis j'entendis parler de la préparation de Medhermionne.

Medhermionne

Ma mémoire défaille car je ne sais plus comment j'ai retrouvé Yves, camarade de la brillante promotion Baille 1971, ni pourquoi il m'a parlé de ce projet. Sans doute parce qu'entre marins on évoque des histoires de mer. Je fus bien sûr intéressé mais si j'étais en retraite, Angèle travaillait toujours. Si nous partions, il fallait organiser son travail pour qu'elle disposât de suffisamment de congés pour profiter de la transat, pour remonter les Petites Antilles et venir à quelques escales. Je sollicitais mon admission au Club Nautique de Toulon et inscrivais Imagine pour Medhermionne, sachant que nous ferions une coupure entre janvier et mi-avril pour ne pas être trop longtemps séparés. Yves et Maela ne souhaitaient pas repartir avec Deo Gracias, leur bateau, qui avait déjà participé à Medatlan1 mais voulaient refaire la transat au départ des Canaries vers les Antilles. Didier, un ami rencontré à l'Ecole du Personnel Navigant d'Essais et de Réception trente ans auparavant, serait de la totalité de la boucle atlantique sauf la transat après le Cap Vert. Et voilà l'équipage constitué. Didier et moi jusqu'au Canaries puis Didier, Yves et Maela et moi jusqu'au Cap Vert. Puis Yves, Maela, Angèle et moi jusqu'aux Antilles. Le retour se ferait avec Didier et Angèle se joindrait parfois à nous.

Il y eut quelques réunions de préparation pour parler du voyage, des escales, de la météo. On aborda des sujets que je ne connaissais guère comme la protection médicale à l'étranger et les assurances. Je découvris que les assureurs ne voulaient pas s'engager aux USA. J'obtins un accord avec l'interdiction de demeurer plus d'une semaine dans le même port. Cette clause que je n'ai toujours pas comprise me mettrait hors la loi en cas d'avarie demandant un peu de temps pour être réparée. Mon médecin grogna lorsqu'il vit la liste de médicaments pour constituer la pharmacie de bord. Il craignait des remarques de la Sécurité Sociale. Il fallait aussi un visa américain pour aller en voilier dans ce grand pays.

Je devais aussi compléter l'armement du bateau. J'ajoutais un radar plus pour détecter et surveiller les grains et confirmer le GPS que pour l'anti-collision que je confie à la vue et à l'AIS. Je mis un hydrogénérateur pour soulager le groupe électrogène et un dessalinisateur pour éviter de remplir totalement les 800 litres d'eau des réservoirs. Je pensais gagner du poids ce qui est important sur Imagine dont les coques sont relativement fines. En fait pendant deux ans ce désal remplira

davantage les fonds du bateau que les réservoirs. Malgré plusieurs interventions de l'après-vente, aux Antilles, au retour à Marseille par deux fois, une fuite revenait très vite à l'entrée haute pression des membranes. Une électrolyse grignotait l'inox du raccord sans joint métal sur métal. On m'orienta vers une société d'Antibes qui ajouta un transformateur d'isolement entre cette machine infernale et le circuit 220 V du bord et l'affaire fut enfin résolue. J'installais aussi une balise de détresse automatique et enquêtais sur les téléphones satellites et leurs capacités à transmettre la voix, les messages et des fichiers de vents. Comme tout le monde, je pense, j'optais pour un iridium affublé d'un démodulateur parlant à mon Ipad. Il suffit de définir une zone, d'envoyer la demande et on reçoit le fichier. On collecte aussi les mails. Les messages, eux, arrivent directement sur le téléphone. Un défaut tout de même : la qualité de l'appel vocal n'est jamais très bonne et il est difficile de vraiment échanger. De toute façon, on utilise tout cela avec modération car les coûts sont élevés. Pour le vent il faut se contenter d'un fichier de 50 ko donnant la prévision trois jours sur l'avant. Ce sera suffisant.

Le bateau était prêt mais je regrettais qu'Angèle ne puisse partir de Marseille. Elle est l'âme de ce bateau, elle l'a trouvé, me l'a fait aimer, l'a décoré et l'on peut se vautrer dans les nombreux cousins qui changent entre l'été et l'hiver. En période de Noël Imagine se transforme même en chalet de montagne et arbore fièrement son sapin. C'est magnifique et un peu compliqué car cette superbe déco doit résister aux assauts de la mer.

L'avitaillement fût fait et je dois dire qu'il ne restait plus beaucoup de rangements libres. Notre collection de dosettes pour la cafetière à expresso était impressionnante ainsi la que la réserve de croquettes pour nos quatre chiens qui embarqueraient au Cap Vert.



Equipers en escale

Imagine devait rallier Toulon pour un départ groupé de la flotte. La météo en décida autrement, un coup de vent nous dissuadant d'appareiller. Plein de courage je pris ma voiture pour aller au déjeuner précédent le début de l'aventure et rentrais dormir à la maison bien à l'abri des intempéries. Nous partîmes trois jours plus tard au portant, par bonne brise. Le lendemain nous arrivions sous gennaker devant Minorque et jetions l'ancre au fond de la rade de Fornells. En ce mois de novembre nous y étions seuls. C'était paisible et magnifique. Nous partîmes le surlendemain directement vers Gibraltar. Une nuit il fallut prendre le deuxième ris et pendant cette manœuvre une vague coquine explosa sur l'avant me trempant des pieds à la tête. Je me réchauffais en prenant pendant de longues minutes une bonne douche bien chaude. A l'approche de Gibraltar le vent fut nul et c'est par une nuit paisible que nous virâmes Europa Point pour entrer en baie d'Algésiras. Les marinas anglaises étant fermées par une chaîne c'est celle de La Linéa qui nous accueillit. Cette marina est moderne, vaste, et bien équipée. Son seul défaut est que le carburant n'y est pas détaxé comme chez les Anglais. Quelques minutes de marche mènent à la frontière. Les autres voiliers du club, arrivés après nous se réfugièrent chez l'anglais qui avait ôté ses chaînes. On se retrouva au sommet du Rocher admirant le paysage et les singes et puis partagèrent quelques bières à bord de l'un ou de l'autre bateau.

Puis ce fut le départ vers les Canaries Je commis l'erreur de rester près de terre et les nuits furent compliquées par les pêcheurs leurs filets et leurs bouées lumineuses. L'atterrissage sur Lanzarote et Areciffe se fit un matin. Yves et Maela prirent leurs quartiers à bord puis nous partîmes découvrir cette île volcanique

sculptée par la lave et le feu. Un dîner apéro sur le quai regroupa les équipages avant de partir vers le Cap Vert. La marina d'Arrecife ne possédant pas encore de station carburant un arrêt s'imposa à Puerto Calero qui, c'est cocasse, a couvert de feuilles d'or ses bittes d'amarrage.



Bittes en or

Arrivé au Cap Vert je sautais dans le premier avion vers Lisbonne puis Marseille pour aller chercher Angèle et nos petits chiens. Croyant gagner du temps, nous fîmes un saut au consulat du Cap Vert à Marseille pour avoir un visa. Ce consulat se trouve dans un immeuble fatigué d'une rue triste. Une vingtaine de personnes désemparées, toutes noires, stationnait devant la porte d'un local défraîchi. Un employé surgit et, étonné par notre présence, demanda quel était l'objet de notre visite. Il nous confia des imprimés jaunis et lorsqu'ils furent remplis et décorés de nos photos nous dit de revenir l'après-midi pour finaliser la démarche. Quelques heures plus tard, il y avait toujours autant de monde dans la rue. On nous fit passer une porte au fond du local, traverser une cuisine dont la table gardait trace de restes de repas et entrer dans un petit bureau dans lequel régnait un gentleman très digne, en costume cravate, certainement issu de la haute aristocratie portugaise. Très courtois, il nous félicita d'aller au Cap Vert, vanta les mérites de la petite marina de Mindelo et nous rendit nos passeports tamponnés. Trois jours plus tard nous étions de retour sur Imagine. Un petit tour sur la très belle île de Santo Antao s'imposait. Les hauteurs de l'île se couvrent de brouillard dès le matin jusqu'au soir. Les paysages sont magnifiques mais les habitants vivent dans l'humidité et le froid et leurs vies misérables contrastaient avec les rires des enfants jouant avec nos petits chiens. Nos grandes navigations se heurtent à cette misère du monde que nous ne pouvons soulager.

L'appareillage de Mindelo se fit par petits groupes au son d'une fanfare improvisée. Nous voilà partis pour moins de deux semaines de traversée. Yves et Maela découvraient le multicoque et ils le prirent rapidement en main. Cette transat fut une navigation sans histoires, par petit temps. Nous avons alterné les bords de large avec grand-voile haute et gennaker et le plein vent arrière sous spi seul. L'alizé ne nous a jamais bousculés et notre moyenne resta juste sous les sept nœuds. Il y eut peu de grains et ils ne furent jamais méchants. La mer resta déserte et la seule alerte fut une lumière clignotante sur l'océan au milieu de la nuit. Point d'AIS sur l'écran mais un changement d'échelle fit apparaître la bouée "mid atlantic". Ces cartes vectorielles sont bien utiles mais c'est un vrai piège de ne présenter certains détails que sur l'échelle appropriée. Je ne regrette cependant pas le format grand-aigle des cartes IGN trop encombrant sur nos voiliers. Moitessier jeta à la mer une grande partie de ses cartes lors sa "longue route » pour gagner du poids et de la place. Cette transat fut une belle navigation d'été qui mena à Grenade ou Prickly Bay nous accueillit.

Atterrir c'est retrouver les hommes et leur administration. Je déteste les formalités de douanes et d'immigration au cours desquelles la comédie humaine se déchaîne. L'accueil est rarement cordial, souvent hautain, parfois méprisant. De toutes les îles antillaises seule la France a l'intelligence de laisser les plaisanciers s'enregistrer rapidement sur un ordinateur. Arriver c'est aussi subir les assauts des embarcations locales proposant d'aider à prendre une bouée à la tenue douteuse ou vendant des fruits, des poissons ou des souvenirs. Ces pratiques m'agacent même si je sais que beaucoup en ont besoin pour survivre.

A Grenade, fondée sur les ordres de Richelieu et que les USA envahirent pour protéger le Monde Libre, la côte sud est déchiquetée par de nombreux abers et les mouillages sont nombreux. Puis, aux Grenadines il y a le mouillage du bout du monde ou au milieu de nulle part on jette l'ancre protégé de la houle par des coraux qui affleurent à peine. J'aime aussi les Tobago Cays avec Petit Bateau, Petit Rameau et leurs tortues. A Moustique un récif abrite une faune et une flore extraordinaire et un raie léopard gigantesque semble s'y être fixée, il y a aussi le Basil bar qui voit chaque dimanche les très riches résidents de l'île se réunir pour une british party : c'est amusant de se joindre à eux. A Bequia les décorations lumineuses de Noël tout autour de la baie nous ont enchantés. Sainte Lucie offre les mouillages de Marigot Bay et des Deux Pitons, c'est un bonheur de dîner dans le restaurant au sud de Petit Piton. A la Martinique l'Anse Noire est magnifique et les cormorans, résidents permanents plongent à grande vitesse tout près des nageurs pour attraper leurs proies. Le soir de Noël, mouillés devant l'Anse d'Arlet, la petite église illuminée et les paroissiens élégamment vêtus incitaient au recueillement. La nouvelle année passa et il fallut rentrer à Marseille.



Nouvel an sur Imagine

Au retour en avril, la Guadeloupe nous mit dans un aquarium à l'île aux Pigeons. Aux Saintes ou De Grasse se rendit, pliant devant Rodney et Hood, les combats de chèvres de la baie de Pont Pierre sont amusants et profiter de l'île après le départ du dernier promène-couillons un must. Antigua, maudit Nelson!, régatait lors de notre passage. A Barbuda, déserte, les plages de sable sont superbes et nous avons dérangé un dimanche matin, chez elle, en plein devoir conjugal, l'officier d'immigration. De Saint Barthélemy je me rappelle de son mouillage épouvantablement rouleur, de ses boutiques qui prétendent au luxe et son petit hôpital ou Didier consultât après un gros choc aux côtes. A Saint John, chez les ricains on paie son mouillage en mettant les sous dans une bouée et on craint le pire en rencontrant le premier garde-côtes, quel goujat! A Culebra, près de Porto Rico on s'amuse en tamponnant son passeport auprès d'un vétéran soulagé d'avoir quitté l'armée et l'Irak. Puis ce fut l'enchantement des Bahamas. Angèle nous rejoignit à Nassau surtout célèbre pour ses banques et Paradise Island qui n'est qu'un tout petit Las Vegas. Nous avons failli couler dans le port sous le poids de plantureuses officiers d'Immigration et des Douanes. Mais après nous avons choisi de naviguer le long des Exuma et ce fût merveilleux. C'est très vaste donc on ne rencontre personne. Les couleurs du sable et de la mer surprennent chaque jour. La découverte des îlots en canoë nous emmène dans un autre monde. Il n'y a ni relief ni ville importante, c'est seulement la rencontre du sable et de la mer, les reflets sur l'eau, les pâtés de corail vus au travers de l'eau cristalline qui régalent. Il y a du blanc, du bleu, du vert, de l'émeraude. C'est sublime.

Le catamaran y est bien plus heureux que le monocoque car il y a peu d'eau, la carte nous prévient : zone parsemée de nombreux hauts fonds dangereux. Nous avons adoré ce coin du monde. Un saut à Nassau pour déposer Angèle puis départ vers Freeport qu'un cyclone raserà quelques années plus tard. La route vers Charleston dans le Gulf Stream qui face au vent levait un court clapot fut très désagréable. Charleston, typique des villes du sud, que Benjamin Lincoln ne put tenir face aux anglais, fut notre véritable entrée aux USA. A quai vers 19h les garde-côtes vinrent vers 20h à bord, nous souhaitèrent la bienvenue et se contentèrent de jeter un coup d'œil aux visas et de vérifier le « cruise permit ». Ils ne s'inquiétèrent pas de savoir si nous avions des plantes à bord ou si nos poubelles contenaient des restes de fruits. Aimables et efficaces ils nous remirent un petit dépliant donnant les numéros de téléphone à appeler lors de chaque changement d'état. Le pistage de l'administration n'était pas trop contraignant. Lors d'une escale avec la Jeanne d'Arc les services américains, voyant débarquer la voiture du commandant, demandèrent de la remettre à bord pour désinfecter les pneus. Ce fut fait mais le commandant fit mettre au pied de la coupée un bac contenant un millimètre d'eau pour simuler une désinfection des chaussures des invités au cocktail. J'en souris encore. Ce fut donc plus simple pour nous à Charleston. Un de ces officiers nous dit que certains de ses collègues pouvaient faire du zèle et qu'ils s'intéresseraient surtout à la date de péremption des extincteurs.

Voilà les formalités derrière nous et l'Amérique devant.

Nous retrouvons avec plaisir l'ensemble de la flotte Medhermione à Morehead. A la queue leu leu nous poursuivons dans l'intercoastal waterway. Ce fût très intéressant. Nous avons mouillé au milieu de nulle part, surpris une famille d'ours sur les berges, été couverts de millions de moucherons. Je ne connaissais des USA que des grandes villes, animées, bruyantes, pressées et cette fois c'était calme, serein, vide. On se projette volontiers dans ces maisons sur les berges avec leurs hangars sous lesquels les bateaux sont suspendus hors de l'eau. Nous franchissons une dernière écluse et nous voici à Norfolk, une des mecques de la marine de guerre américaine. Le passage devant l'arsenal est impressionnant. Cap sur la Cheasapeak et Yorktown ou le hautain De Grasse contribua avec Rochambeau et La Fayette à la défaite anglaise pour voir l'arrivée de l'Hermione que nous suivrons jusqu'à Boston.



Deux bateaux de Rochefort à Yorktown

Cheasapeak, Potomac, Washington, Annapolis, Baltimore, canal vers Delaware, Cap May, Sandy Hook et New York.

Quelle ballade ! Bien sûr nous fûmes loin de la navigation hauturière mais quel plaisir de découvrir l'Amérique de l'est et son histoire. La seule anecdote nautique survint au mouillage d'Atlantic city, où Trump fit faillite, sous la forme d'un énorme grain. Tout était calme lorsqu'un ciel très noir et menaçant avança vers nous à la tombée de la nuit. Des sirènes hurlèrent confirmant le danger, une petite brise se leva et apporta les premières gouttes. Le mouillage était encombré et je n'avais pas pu filer toute la chaîne, gage de sommeil tranquille. Je rajoutais quelques mètres ce qui approcha Imagine de l'étrave et du bout dehors d'un superbe vieux gréement. Puis ce furent les premières bourrasques et le vent enfla jusqu'à hurler et la pluie nous noya. J'allais à la barre et lançais les moteurs. Les rafales de force 7 à 8, parfois plus, levaient une petite houle bien que le bras de rivière n'ait qu'une centaine de mètres de large et tous les bateaux tiraient sur leur mouillage en dansant. Les monocoques balayaient un bel arc de cercle remontant le vent pour mieux arracher leur ancre. De l'avant de son voilier une jolie plaisancière hurlait de peur en voyant le cul d'Imagine danser devant son étrave. Elle voulait que nous partions et trépignait sous les trombes. Des bateaux dérapaient. Le risque de les imiter était grand et nous réussîmes à lever l'ancre proprement pour rallier le milieu du chenal et s'y maintenir au moteur. Puis tout ce calma et nous jetèrent de nouveau l'ancre pour une nuit paisible. Jamais je n'avais vu un phénomène aussi violent mais aussi heureusement aussi bref.

Passer sous le pont de Verrazzano, arriver à New York avec mon bateau me fit un immense plaisir même si l'absence de vent ne m'avait pas permis de venir sous voiles depuis Sandy Hook. J'étais même fier de me dire me voilà sous la Statue de la Liberté, beau voyage depuis Marseille !



Imagine à New York



Imagine et Hermione à New Port

Il y a quelques marinas, à Manhattan, sur l'Hudson. Leurs tarifs sont dissuasifs. Certaines proposent des bouées mais le courant est très fort et le trafic maritime dense fait valser les bateaux. J'optais pour remonter l'East River, passer entre Bronx et Queens pour atteindre une marina de City Island tout près de New Rochelle. Je fis un tour à New Rochelle où logeaient quelques voiliers de la flottille. Comme beaucoup de villes américaines, quelques mètres séparent le quartier des superbes maisons bourgeoises de celui où tout est en vrac et où suinte la misère. Imagine était un peu loin du centre mais cinq minutes de bus puis vingt de métro suffisaient pour être à Central Park. Un taxi m'emmena à l'aéroport chercher Angèle. La parade nautique de l'Hermione, Time square, l'Empire State Building, Central Park, Greenwich village, Soho happèrent notre temps. J'oubliais, tout près de l'Empire State building Victoria Secret dont le magasin, comme celui de Londres, serait incontournable et dans lequel je patientais quelque temps ne sachant pas trop où me mettre.

Greenport, au charme ancien et Newport qui vit Tabarly triompher aux dépens de Chischester furent nos escales avant Cap Code et enfin Boston.

La ballade américaine d'Angèle s'achevait et son travail l'appelait en Pologne en septembre. Nous voulions partager davantage de temps en cette fin d'été. Je

renonçais donc à monter plus au nord vers le Canada et Saint Pierre et Miquelon et appareillais vers les Açores avec Didier.

Au sortir de la baie bien protégée de Boston le ciel était gris, la mer agitée et le vent soufflait en rafale. Nous étions au bon plein, sous un ris et la transat retour s'annonçait sportive. Il n'en fût rien et c'est sur un seul bord que nous gagnâmes Faial. Nous étions en basse saison et le port était calme. L'incontournable Peter's café nous tendait les bras pour une bière mais je fus un peu déçu. Le petit musée est émouvant, il nous montre le talent mais surtout la sensibilité de ces rudes marins au travail dangereux et exténuant. Il rappelle aussi l'immense massacre de cétacés qui se poursuivit jusqu'au milieu du 20^{ème} siècle et qu'affectionnent encore japonais et norvégiens. Je fus plus sensible aux charmes de Santa Maria, de son port Vila do Porto, sa marina et ses pêcheurs. Il faut un peu de courage pour grimper à la ville haute mais on n'y trouvera pas beaucoup d'animations. La forteresse nous compte la rude vie d'antan rythmée par les razzias des barbaresques qu'il fallut mettre au pas pour faire cesser l'esclavage. Lors du retour vers Marseille, le détroit de Gibraltar nous taquina, le vent passa en une minute de trente cinq nœuds arrière à vingt nœuds de face. Je repris ma place à Corbières comme si nous venions de faire un virée d'une journée. Cette transat retour fut rondement menée!

Transat en solitaire

Quelques années plus tard, le club réunissait des bateaux pour un nouveau tour de l'Atlantique, Medatlan II. Je voulais en être. Je trouvais un ami pour partager la mer et le bateau. Tout se compliqua à quelques jours du départ car il vendait son entreprise et voulait différer notre appareillage de vingt jours. J'acceptais. J'étais contrarié car je manquais le départ groupé bien que j'espérais pouvoir rattraper la flottille qui s'attarderait au Canaries. La météo fit souvent souffler du vent d'ouest, parfois tempétueux nous obligeant à gagner un abri. Ce fût bon pour le tourisme, à Barcelone, Ibiza ou je mouillais à l'extérieur du port, sous le château, et qui est très agréable quand il n'y a personne, Aquadulce d'où l'on peut visiter Almeria et sa citadelle maure, Benalmadena à l'architecture cocasse ou allemands et néerlandais vieillissent au soleil. Ludovic, mon ami, rattrapé par ses soucis, dut regagner Marseille. Je décidais de continuer seul.

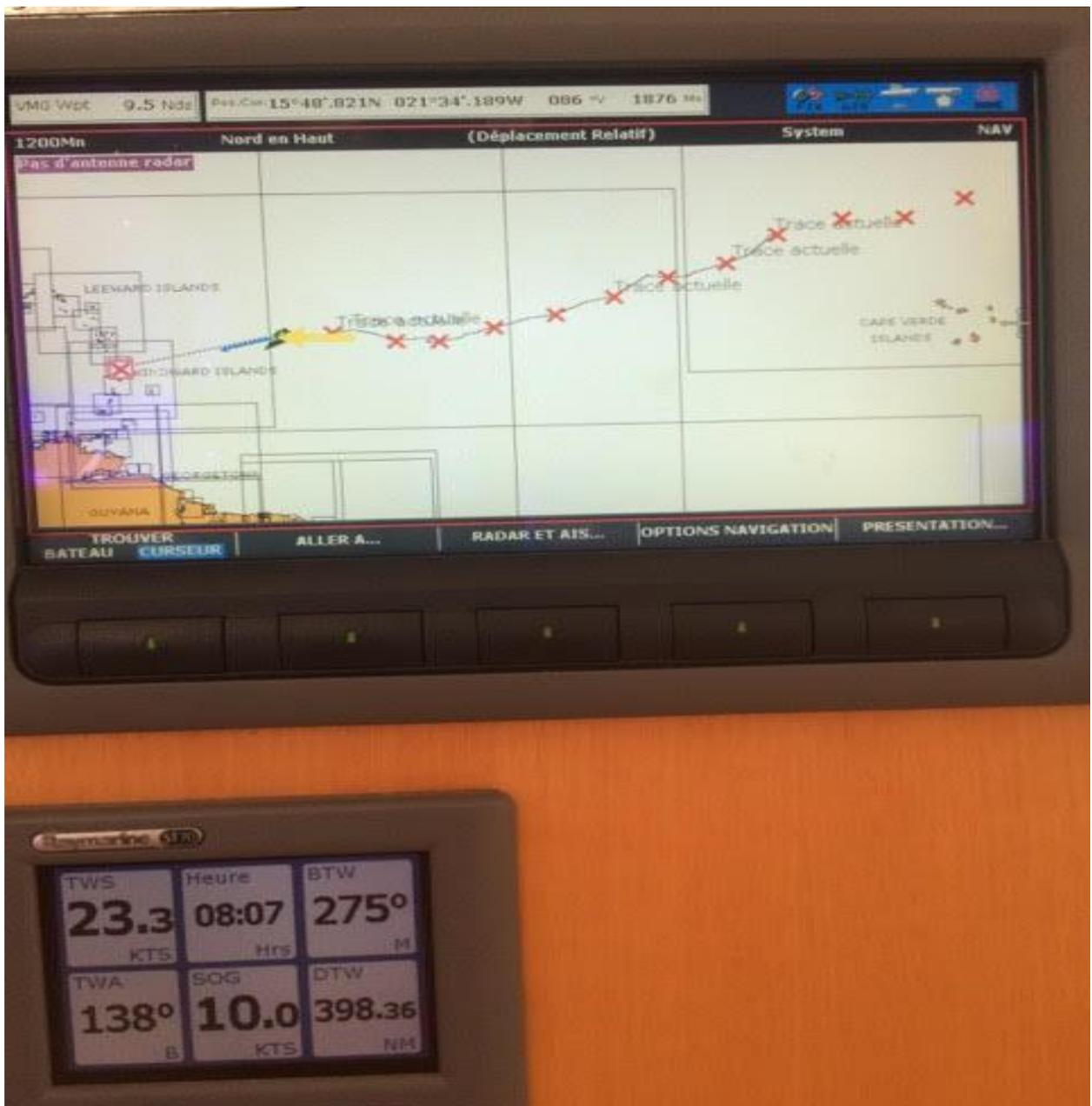
J'ai très souvent navigué seul mais à la journée, à Marseille, ou quelques jours aux Antilles, lorsqu'Angèle partait de Fort de France, et que j'allais mettre Imagine à l'abri des cyclones à Trinidad, ou que je l'en ramenaient. Je l'avais aussi convoyé de Lisbonne à Marseille. Maintenant c'était pour transater.

La situation météo me chagrinait car en Atlantique soufflait un puissant vent du sud. Il levait une grosse mer et interdisait la route vers les Canaries. De Benalmadena je gagnais la marina de la Linea que j'aime bien. J'y arrivais en milieu d'après milieu, fit un stop à la capitainerie et allais prendre ma place à quai. Je devais me mettre à côté d'un beau monocoque hollandais dont les propriétaires, un couple âgé, enfin

de mon âge, me regardaient arriver avec méfiance. Par chance la manœuvre fût brillante et nous engageâmes la conversation. Ils n'osèrent pas me dire, qu'à mon âge on ne traversait pas l'Atlantique seul, mais ils le pensaient très fort. Je leur dis que je partais le lendemain ce qu'ils me déconseillèrent en raison du mauvais temps de sud. En fait, ce vent devait encore durer trente-six heures avant de tourner à l'ouest. Ensuite une nouvelle dépression s'installerait ramenant des vents contraires pour de nombreux jours. Je devais partir pour ne pas voir Angèle arriver bien avant moi à Fort de France pour quinze jours de croisière antillaise. On répète sans cesse que la voile est incompatible avec des rendez-vous précis, que vouloir s'y tenir nous lance dans des situations dangereuses. C'est vrai mais le monde moderne nous force à faire ces impasses. Il y a toujours le travail, les avions, la famille, les amis qui dictent un programme. Je décidais donc de partir, d'affronter un peu moins d'une journée de gros temps, au sortir du détroit, cap plein ouest et vent travers bâbord. Le point positif était que cela m'éloignerait de plus de cent nautiques des côtes marocaines et des pêcheurs. Je partis le lendemain vers midi pour respecter la marée, sous l'œil inquiet de mes Hollandais. J'avais mis le petit génois et pris deux ris et me trouvais bord à bord avec un grand monocoque filant plus de quatorze nœuds aidé par le courant.

Ce bateau arrivé au large de Tanger m'appela sur la VHF pour me demander ma destination. Lorsque je répondis les Canaries il objecta que le temps était trop musclé et que la prudence était de patienter à Tanger. Je continuais mais avec un peu d'inquiétude. Après Tanger, hors de l'abri de la terre Imagine s'installa dans le gros temps. Avec plus 35 nœuds de travers et deux ris nous courrions à plus de dix nœuds, la mer était blanche, la houle bien creuse mais ne déferlait pas. Une fois les voiles réglées et le pilote engagé il n'y avait rien à faire d'autre qu'un peu de veille du trafic mais je ne pouvais m'empêcher de surveiller les cadrans. La nuit venue, à l'écart des rails maritimes je commençais mes brefs sommes rythmés par la sonnerie de mon alarme.

Quand je suis seul je ne descends pas dans la coque pour dormir et me contente de la confortable couchette de quart faite par le coin du canapé du carré. J'arrête la sonnerie, regarde la cartographie et les éventuels échos AIS et radars, peste si l'un d'un eux m'impose de le surveiller, jette un coup d'œil à l'extérieur. Vu les paquets d'eau que ramassait Imagine je me gardais d'aller jusqu'aux postes de barre qui ne sont pas bien protégés et qui par cette météo imposent le port du harnais. Au matin j'avais largement passé les 100 miles que je m'étais fixés mais le vent était toujours sud. Vers midi il tourna et mollit un peu. Je larguais un ris et mis le cap sur Lanzarote. J'y arrivais de nuit par petite brise. Le port était encombré mais je trouvais un bout de ponton ou un garçon de la capitainerie vint m'accueillir. Vive l'Espagne car c'est un plaisir de voir quelqu'un venir aider même au milieu de la nuit. J'y restais jusqu'au lendemain matin, le temps de passer sous grand génois. Me revoilà en mer, cap vers Mindelo que j'étais content de revoir. Quatre jours plus tard j'avais à peine parcouru 600 nautiques et étais à 2300 de Fort de France. Le vent trop clément allait me faire arriver en retard et je mis en route sur les Antilles. Adieu Mindelo.



Adieu Mindello

Il me restait, à ce rythme, quinze jours de mer. Ce fut une promenade tranquille passée souvent sans grand-voile avec gennaker et génois en ciseaux. Je mis le spi trois fois sur le pont et renonçais à l'envoyer craignant quelques soucis que je n'aurais pu résoudre seul. Je le rentrais à chaque fois un peu piteux. Pour rompre la monotonie je renvoyais parfois la grand-voile pour courir grand largue. Le gennaker, un peu fatigué, faisait souvent quelques plis dans les derniers tours lorsque je le roulais. En le renvoyant une poche se formait parfois prenant la voile à contre et empêchant de dérouler davantage. Il fallait alors affaler la toile, la dérouler totalement à la main dans le cockpit, ce qui n'était pas une mince affaire, et hisser rapidement la voile battant au vent. Un beau jour ou plutôt une nuit cette poche se forma, une partie de la voile se déroula tout en s'em mêlant autour de

l'emmagasineur. J'affalais rapidement le tout mais la drisse m'échappa et un bout de toile flirta avec l'eau. Un vague s'amusa à tirer un bout, la suivante en happa davantage et il m'apparut, arc-bouté sur mon trampoline, empêtré dans la voile et la drisse, qu'à ce jeu j'allais perdre et finir à la baille. Je me dégageais, lâchais le tout et mon vieux gennaker fila à l'eau sous la coque tribord. Même à sec de toile Imagine poussé par l'Alizé gardait trop de vitesse pour ramener la voile à bord. Je voulais me mettre face au vent pour tout dégager de la coque, des safrans et des hélices, en vain. Je pris quelques risques en démarrant le moteur bâbord pour aider un bref instant à la rotation. Victoire, je me retrouvais avec une énorme ancre flottante, libre de tout, que centimètres par centimètres je hissais à bord sans rien déchirer. J'avais lutté deux heures, renvoyais seulement je génois, ramenaient en vrac le gennaker dans le cockpit, pris une douche et me couchais remettant au lendemain la mise en ordre de toute cette pagaille. Ce fût mon seul souci et j'arrivais à Fort de France en pleine forme, l'absence quasi totale de trafic m'ayant permis de dormir presque comme à la maison. J'avais trois jours d'avance sur l'avion. Le temps de faire des courses de frais, d'acheter une nouvelle annexe et de commander une grand-voile neuve car après huit années et beaucoup de mer l'originale était défraîchie et creusée Angèle arriva et nous fîmes notre petit tour d'îles en îles avec un arrêt plus long à notre mouillage préféré de Moustique. J'observais couché sur mon paddle notre voisine la raie Léopard avec laquelle je craignais d'engager la conversation. Plus courageuse Angèle nageait avec masque et tuba et pour garder quelque dignité je prétendais assurer la sécurité. Après quinze jours nous laissons Imagine sur bouée au Marin pour rentrer en métropole. Je me rappelle le titre d'une revue nautique : « Osez la nuit » eh bien je dirais : « osez le solitaire ». Il faut être prudent pour ne pas se blesser. Bien sûr il faut rayer de la constitution du bateau le principe de précaution qui tue notre beau pays. Mais j'ai grandi sans lui. Enfants nous faisons du vélo et du ski sans casque. A l'Ecole Navale nous grimpons dans le gréement des goélettes sans harnais. On ne voyait pas les plaisanciers ou les marins professionnels porter de gilet de sauvetage par mer absolument plate.

J'ai gardé cette insouciance et ne crains pas de laisser courir le bateau quand je dors, je porte rarement un gilet et ne mets le harnais pour aller à l'avant, prendre un ris ou gagner les postes de barre, que par gros temps. Et encore je peste quand la longe que je porte la plus courte possible pour rester à bord en cas de déferlante s'accroche ou me gêne. J'ai haï une publicité de la société de sauvetage en mer qui prônait le port permanent du gilet de sauvetage. Faudrait-il le garder pour aller se baigner ? Notre monde devient fou de vigilance et de précaution et cela me console d'être vieux. En fait, on n'est jamais seul à bord puisque le pilote automatique donne en permanence un indispensable coup de main. Slocum disait que son Spray naviguait seul, barre attachée. Tabarly nous a conté ses mésaventures lors de ses transats victorieuses au cours desquelles il bricola une tenue de cap approximative en reliant l'écoute de génois à la barre après la rupture de l'ancrage du pilote. Je n'avais à bord que l'électrovanne du vérin en rechange et cela m'inquiétait parfois. Si je m'aventure de nouveau pour une longue virée seul ,

je prendrai en rechange un vérin de puissance équipé de son moteur et de sa pompe hydraulique pour être plus serein.

Seul à bord le temps ne m'a jamais paru long, on dort, on navigue on règle et change les voiles, on se dispute avec le téléphone satellite et le modem pour les demandes et les réceptions de fichiers météo, on s'occupe de gérer l'électricité, le groupe et le dessalinisateur sans oublier le poste de propreté du matin, souvenir de la Royale.

On nourrit parfois un oiseau épuisé qui trouve refuge à bord. L'un d'entre eux s'était niché entre le pied de mât et le roof. Il faisait mine de s'envoler si je voulais aller à l'avant. Je souhaitais établir le gennaker car le vent avait molli. Pendant deux jours je lui passais discrètement à manger et à boire mais renonçais à changer de voile jusqu'à ce que requinqué il reprenne son voyage.

J'ai peu lu et n'ai jamais regardé une des nombreuses vidéos emportées. On mange aussi. Dans la journée je me contente d'un bol de céréales et ouvre le soir un plat sous plastique qu'il suffit de passer aux micro-ondes. Je le mange à table dès la nuit tombée avec une bière ou un verre de vin. Une barre de céréales ou un biscuit accompagnent le petit expresso de l'indispensable machine à café dont les dosettes encombrant les coffres. A ce rythme je perds quelques kilos que les escales à venir compensent rapidement. Enfin on regarde.

En catamaran, assis sur une étrave, on regarde l'autre naviguer. On s'amuse d'y voir jouer les dauphins, se sauver les poissons volants, pêcher les fous qui surveillent goulûment les trajectoires de leurs proies. On regarde si les voiles sont pleines, si le vent refuse adonne ou force, si la houle se creuse, si le ciel se charge ou le grain menace. Le passager qui ne s'intéresse pas à la marche du bateau s'ennuie mortellement en attendant l'escale contrairement au marin qui vit au rythme du voilier et de la mer, de ce qui l'inquiète ou le rassure.

Nous sommes retournés à l'été profiter des Antilles. Ces îles sont magiques car elles offrent un parfait terrain de jeu au plaisancier. Le cadre est magnifique. L'alizé puissant entre les terres, permet de belles vitesses mais s'arrête sous le vent des îles pour mouiller en paix. Nous avons fin août laissé Imagine à Trinidad chez Peak à Chaguaramas. Cet endroit est à l'abri des cyclones mais la traversée depuis Grenade a mauvaise réputation car quelques voiliers ont souffert d'attaques de pirates et de coups de feu.

Un petit souci nous a empêchés d'y retourner à Noël et de le remettre Au Marin prêt pour un retour vers le vieux continent en mai 2020. Le covid a fermé les frontières et depuis Trinidad est inaccessible et Imagine prisonnier. Il est bien gardé, un groupe de climatisation le maintient au frais mais il nous manque. Nous attendons avec impatience que le monde n'ait plus peur de vivre pour retourner le voir et partager avec lui de nouvelles aventures.

Trinidad Marseille

Dès que Trinidad annonce la réouverture de ses frontières aériennes et maritime j'enquête pour trouver un vol me ramenant vers Imagine. Les nombreuses

contraintes sanitaires interdisent de passer par les USA et le Canada mais une possibilité s'offre via la Grande Bretagne et La Barbade ou je me trouve affublé d'un bracelet électronique pour s'assurer que je respecte strictement la quarantaine lors de la nuit d'escale.

Il est tard lorsque je monte à bord d'Imagine à Chaguaramas après plus de 48 heures de voyage. Quel bonheur de le voir en parfait état. Une climatisation l'avait protégé du climat équatorial, la marina avait briqué l'extérieur et révisé les moteurs. Il ne reste qu'à le mettre à l'eau, l'avitailier et à satisfaire aux formalités de douanes et d'immigration. Je planifie tout cela sur deux jours. Le lendemain matin je constate que le confinement avait fermé, faute de clients, le restaurant et le supermarché de la marina. Tout est triste ! Qu'importe je me focalise sur la préparation de l'appareillage puis quitte le port sous un ris, cap direct sur la Martinique où je dois réceptionner et mettre à poste une grand voile neuve, commandée deux ans plus tôt, et attendre mon compagnon de voyage.

Angèle ne trouvait pas raisonnable de naviguer seul lors d'une transat retour. Pour la rassurer je me mis en quête d'un équipier dès la réouverture des frontières de Trinidad. Les amis contactés ne voulaient pas se libérer. Je lançais un appel général vers le Club de Toulon et les « amis » de Facebook (maudits réseaux sociaux). Je n'eus qu'une réponse favorable mais de grande qualité: un camarade de la promotion 71 de l'Ecole Navale que je n'avais plus rencontré depuis plus de 40 ans. En fait tout le monde me déconseillait de prendre le large rapidement avec un bateau resté au sec deux ans et d'affronter l'océan en période cyclonique appliquant sans doute le principe de précaution. Il me semblait que le trajet Trinidad Martinique dédouanait le bateau et que prendre les services d'un routeur permettait de s'écarter de la trajectoire d'un éventuel cyclone. Emmanuel ravi de reprendre la mer partageait mon point de vue.

Arriver en Martinique implique d'envoyer un formulaire par messagerie deux jours avant, de contacter le Cross avant d'embouquer le chenal du Marin, de se mettre en quarantaine au mouillage dans l'abri à cyclone, de faire un test et d'attendre le résultat. Hélas impossible de prendre un rendez vous avant 48 heures. Je brave donc la loi, rentre au petit matin, prends une bouée chez mes amis de Néo Marine pour être au plus près du port, avitailler le bateau et gréer une superbe grand voile en hydranet. Pavillon jaune à poste j'inscris au journal de bord: en quarantaine jusqu'au résultat du test covid, déplacements à terre limités à l'essentiel. La Maréchaussée ne pointe pas son nez. A terre les restaurants et les bars sont fermés mais la population ne tient aucun compte des fumeux gestes barrières égayant le port de petits groupes décidés à refaire le monde.

La navigation vers Horta se fait par tout petit temps. L'anticyclone des Açores a pris ses quartiers d'été interdisant à toute brise de souffler. Après trois jours au près dans un alizé joufflu le calme s'installe. Les journées s'écoulent en se déhalant sous voiles à trois noeuds ou au moteur au milieu des sargasses. A l'arrivée la

capitainerie nous demande de mouiller dans le port, envoie un canot et une voiture pour aller faire un test à l'hôpital, et nous libère de toutes contraintes après le résultat quelques heures après. Belle organisation. La bière chez Peter est la bienvenue même si le petit musée n'est plus en accès libre !

Nous appareillons vers Santa Maria que j'aime bien car cette île est paisible puis cap sur Gibraltar. Une dizaine de nautiques avant Tarifa un sémaphore espagnol nous interpelle. Il faut nous dérouter et longer la côte de près pour éviter les attaques d'orques qui chassent les voyageurs de leur territoire. Après le détroit l'Anglais retranché derrière son rocher et le covid a fermé son port nous interdisant de prendre le téléphérique pour aller voir les singes. Tant pis nous sommes en Méditerranée et poursuivons jusqu'à Ibiza lorsque le vent tombe et nous laisse dans une brume épaisse au milieu des sirènes des cargos.

Arrivés à Ibiza nous accostons au ponton de la première marina pour remplir les réservoirs vidés par la paresse d'Eole et enquêter sur les mesures sanitaires lorsque débarquent six ou sept douaniers qui vont pendant deux heures explorer tous les recoins du voilier. Pensant que la douane n'intervient jamais sans renseignement me voilà très inquiet craignant que de la drogue ait été introduite à bord avant mon départ de Trinidad. Mais non rien de fâcheux n'arrive à part un petit désordre à ranger. Le chef de cette escouade auquel j'offre un café après la fouille me dit que les prises sont nombreuses sur les voiliers en provenance d'Amérique du Sud et qu'un catamaran comme le mien peut amener sept cent kilos de dope. Tout a été fouillé sauf la crashbox étanche de la pointe avant tribord. Je l'ouvrirai à Marseille pour voir si je peux espérer un complément de revenus ! Le calme revenu nous allons mouiller au pieds du château. Tout est ouvert sauf les boîtes de nuit. De nombreux touristes animent encore les quais et les restaurants. Nous appareillons vers Marseille.

...Quelques semaines plus tard...

Mais voilà que la Tramontane blanchit le Golfe du Lion et nous prenons une bouée à Quadaquès pour lui laisser le temps de s'essouffler. La baie est bien protégée du gros temps et le village agréable. La météo prévoit une amélioration deux jours plus tard mais elle se trompe et après avoir appareillé lors d'une brève accalmie nous voilà sous trois ris et quarante noeuds. Imagine s'amuse et trace à 10 noeuds tandis que nous restons bien à l'abri au sec et au chaud dans le carré.

Vive le catamaran !

Vers minuit le petit phare rouge de La Lave nous souhaite la bienvenue au port de Corbières qui m'a redonné une place trois ans après l'avoir quitté.

Imagine s'est réhabitué aux paisibles mouillages provençaux et se prépare à une croisière de Noël en Corse.