

Petits matins gris et pluvieux entretenant la mauvaise humeur

01- Skippeur virtuel

Ce qui est écrit ici n'est probablement jamais arrivé et c'est heureux, car une telle aventure eut été déraisonnable pour un quinquagénaire chargé de famille et les pratiques décrites contraires à tous les préceptes de la navigation de plaisance.

Ma carrière nautique fut précoce. Ce fait contribua au succès des aventures nautiques que j'entrepris passée la cinquantaine. Le premier "support" – c'est le mot branché pour nommer tout ce qui flotte – fut un [gabarot](#), le plan d'eau la Vézère. Le bateau avait la forme d'une prame et n'avait pas de longueur fixe, car on coupait régulièrement un bout d'étrave. Cette extrémité pourrissait inexorablement et aucun traitement au coaltar ne réussissait à enrayer cette gangrène. Disons qu'à maturité, elle devait mesurer dans les douze pieds. Une pagaie simple, le « palaou », assurait la propulsion comme en canoë. La pale longue et étroite glissait sur le flanc de la barque et convenait bien au lit encombré et sauvage de la rivière. J'avais un propulseur attitré, adapté à ma taille et différencié des autres par mes initiales peintes en rouge. Mon grand père possédait deux pots de peinture, un vert et un rouge. La barque portait la couleur de l'espoir, ma pagaie celle de la fougue. Le bateau étant mu le plus souvent par un seul homme assis à l'arrière on évitait les mouvements de lacet grâce à un opportun contrecoup. Plus que le biceps, c'était la coordination des phases de propulsion-guidage qui garantissait la pureté de la trajectoire.

La navigation sur la Vézère était sportive et nécessitait du sens tactique. On devait impérativement, dans cet ordre, remonter le courant puis le redescendre. J'appliquai ce principe très sage à tous les sports de nature que je pratiquai ultérieurement : montagne, parapente, aviron, voile. On notait tout de même un effet pervers : nous connaissions la partie amont du cours d'eau comme notre poche, mais l'aval était terra incognita. On y perdait pas grand chose car c'était le domaine du camping des « instit's » et des hollandais. En deux endroits, on se jetait à l'eau pour touer l'esquif et vaincre le courant. Mon père réussissait parfois à passer "à la main" au prix d'un effort surhumain. Silence et discipline absolue de l'équipage étaient indispensables. Il fallait ruser et utiliser remous et contre-courants pour économiser des forces qu'on libérait au moment d'affronter les rapides. Celui de Palounel était, à la descente, la récompense de tous nos efforts. Les arbres du Rays défilaient à une vitesse prodigieuse. On pagayait encore un peu car tout navire a besoin d'aller plus vite que l'eau pour être manœuvrable. A Palounel le clapot tambourinait la sole de la barque de façon impressionnante. L'aventure, maîtrisée, cessait en douceur dans le limon des berges, sous la place de l'église.

Les vacances en Périgord ne duraient qu'un mois, mais l'entraînement se poursuivait pendant l'ennuyeuse année scolaire. Les fins de semaines étaient consacrées à la pêche en apnée dans les eaux cristallines et glaciales de la Sauterie. Le cour d'eau imposant jaillit d'une obscure forêt ardennaise et creuse au travers des pâtures un gai sillon de cinq mètres de large ponctué de trous inquiétants où on avait presque pas pied. A Acy-Romance, capitale ardenno-champenoise de la betterave sucrière, on ne ratait pas une occasion de plonger dans l'Aisne ou d'y pêcher les « hotus » avec des œufs de fourmis. Au retour de la plage, on attendait qu'une péniche vint pousser l'eau par dessus la porte de l'écluse avec son énorme hélice . Le ronronnement profond du diesel était une pure merveille!

Je laissai mûrir mes acquis pendant 40 ans: la navigation de surface et la pêche au goujon sur la Vézère, l'apnée et la résistance au froid dans la Sauterie, le gout pour la mécanique marine au bord du canal parallèle à l'Aisne. C'est doué d'un incontestable sens marin que je repris la navigation à l'aube d'une retraite bien méritée, et découvris un monde terrifiant: celui de l'eau salée

02- Manufrance

Le virtuel, dans son sens contemporain, fait des ravages au sein de la jeunesse: isolement, agressivité, perte de contact avec le réel. Mais cela a commencé il y a plus longtemps que l'avènement du multimédia ne le laisse supposer. Nous n'avions pas la télé mais le catalogue Manufrance, compagnon de toutes les vacances de toute mon enfance à Saint Léon sur Vézère. Aucun autre document en papier n'est arrivé à la cheville de celui-là. Combien de constipations a-t-il soulagées? Combien d'après-midi pluvieux a-t-il égayés? La Redoute et les 3 Suisses en furent de pâles successeurs, sauf en matière d'anatomie féminine, Manufrance se cantonnant à deux ou trois chastes maillots de bain. Il y avait tout ce dont on peut rêver pour la maison et l'aventure. Des vélos, des fusils, des outils, du camping et même des Mobylettes! Les pages de ce catalogue étaient, sans écran ni routeur, une véritable invitation à l'élévation spirituelle. Mille fois je relisais la description de la "bleue", son embrayage automatique et surtout son variateur de vitesse. Mon oncle Jo avait, paraît-il, traversé la moitié des Ardennes de Chilly à Rethel sur un engin comme ça. Quel exploit! Je me promis de rééditer cette performance quand j'aurais les 14 ans réglementaires. Il me suffirait d'acheter également le réchaud à alcool de la page 241 et éventuellement la tente canadienne de la page 202 pour parer à l'éventualité d'un bivouac en cours de route.



La tente, c'est mon grand père Auguste qui me l'a achetée. Une canadienne en coton bleu, avec double toit et tapis de sol intégré. Il fallut attendre la livraison pendant des jours. Le camion pourrait-il se faufiler dans le courredou qui donne accès à la place de l'église? Cette tente fut sans doute mon premier passage à l'acte: le grand saut du virtuel à la réalité. D'abord, j'appris que les catalogues pouvaient mentir. Sur l'image, la tente était équipée d'un auvent pratique pour abriter ses affaires et cuisiner au sec. Ma tente fut livrée avec les piquets, mais sans la toile supplémentaire. Il me fallait revoir le rêve à la baisse. Compte tenu de mon jeune âge, je dus me contenter d'une période d'essai juste devant la maison. Ma grand-mère, qui avait peur de tout, réprouvait cette entreprise mais n'avait pas voix au chapitre. Mon grand-père, lui, projetait sur nous son gout pour les camps scouts et l'enthousiasme viril qui anime cette race de campeurs en uniforme. La guerre lui avait volé une tranche de sa jeunesse et s'il avait connu les camps, il s'agissait des sombres *Mannschaftsstamm- und Straflager (Stalag)*

Nous plantâmes le camps entre l'église et la rivière, sur un bout d'herbe communal entretenu bénévolement par mes grands parents et que ni les automobiles, ni l'industrie touristique ne s'étaient encore approprié. Bien qu'herbeux, le sol était dur et inégal. En arrière plan pendait le linge que la Mémé avait lavé à la rivière. A cette époque, la basse-cour de la Tinou, femme de coiffeur retraité, vagabondait à sa guise car il y avait peu de chiens errants et beaucoup de broussaille pour se cacher « sous l'église » Une fois l'an, un cantonnier unijambiste fauchait à la main. Il glissait une béquille sous son aisselle afin d'assurer l'équilibre et pouvait ainsi manier la faux à deux mains. C'est lui qui m'a fait découvrir le fameux « tzing! » mis en scène dans « Dialogue avec mon jardinier » Il ne nous parlait pas et je me suis toujours demandé s'il aimait ce qu'il faisait ou si une sinistre conjuration du sort et de la misère le poussait à assumer cette tâche pénible.

Désormais, on souffle les feuilles mortes à la machine et on ratiboise les herbes folles à force pétarades dans des volutes de vapeur d'huile. Là, c'est sur, on y prend aucun plaisir. Navré, je ne peux m'y faire. La vision de ces jardiniers accoutrés comme des joueurs de hockey me navre.

De nos jours, des panneaux interdisent l'accès de la place aux véhicules étrangers. Pourtant, de plus en plus de touristes et pêcheurs se garent là pour débarquer le matériel qu'ils déposent dix mètres plus loin. On pique-nique au bord de l'eau, mais il faut garder un œil sur la BM! Mon grand-père Auguste était fier de raconter son pays aux touristes d'alors. Maintenant, on a plus que des consommateurs d'exotisme à quatre sous. Très récemment, un promoteur de la prospection aurifère (un chercheur d'or, vous avez bien lu) s'est attribué l'usage de toute la partie accueillante de la berge. Il a érigé une tente en faux gazon, planté des piquets en bois imputrescible de chez Casto. et suspendu des géraniums. Pauvre Périgord prostitué! Je me console de ce spectacle pitoyable en imaginant que, quelques 500 ans plus tôt, ce devait être un beau foutoir autour de l'église! Il n'empêche, le gazon a disparu et la bouillasse aux empreintes Michelin souille « notre » triangle familial.

En matière de camping sauvage, j'avais ignoré un paramètre d'importance, car il ne figurait pas dans le descriptif du catalogue Manufrance: la trouille. Nous – je crois bien que ma sœur était invitée à titre expérimental – étions allongés à quelques pas de la maison rassurante, mais le noir absolu et la maigre protection des murs de toile, même doubles, attisait tous les fantasmes. Parfois, on entendait approcher des bottes en caoutchouc. Elles frôlaient les tendeurs puis disparaissaient au loin. C'est du moins ce que l'ouïe laissait supposer. Était-ce une ruse? Le rôdeur allait-il revenir? On supputait l'invasion de bêtes hostiles sans jamais les voir. Sans doute des rats immondes ou des chiens enragés. Des truffes indiscretes s'enfonçaient dans la toile, à la recherche de chair fraîche. Mais le pire était le bruit du vent dans les feuilles des peupliers. Un bruissement que vous n'auriez même pas remarqué à midi prenait la nuit une ampleur extraordinaire. Le silence, juste un bruit d'eau, une brindille qui tombe dans la rivière et soudain le vent dans les feuilles, une respiration profonde animait tout le Rays – là où sévit un dinosaure en plastique – s'amplifiait au cœur des falaises calcaires, parcourait les berges comme une onde maudite annonciatrice d'ouragan. Car le danger, hormis les bêtes et les vilaines gens, était l'orage. L'orage, en Dordogne, dispute à l'inondation le titre de risque naturel majeur. Il peut déraciner un noyer, abattre une vieille grange, foudroyer la croix de pierre du clocher ou pire, s'acharner sur d'innocents campeurs. Est-ce une goutte qui vient de s'écraser sur le toit? La pluie, c'est chouette quand on est allongé sous la tente. Mais par pitié, pas d'orage! Je ne regrettais jamais d'avoir toléré ma sœur sous mon toit de coton. J'ai toujours pensé qu'ainsi, je divisais par deux le risque de me faire foudroyer.

Ces moments là forgent le caractère et stimulent la foi religieuse qui est rarement gratuite.

La délivrance venait avec le petit matin. Il n'y avait alors que le cri des pies dans les arbres, le caquètement des poules de la Tinou, les bottes des pêcheurs à la ligne cherchant un chemin à travers les orties, le fracas d'une chaîne en fer maltraitant la sole humide d'un bateau. On était bien le matin, à cuire sous la bâche surchauffée.

L'expérience traumatisante de la peur du noir eut des conséquences sur la conduite de ma vie. Je réalisai que le monde virtuel, qu'on appelait alors « rêve », possédait de nombreux avantages sur le réel. D'abord, il n'y avait pas de limite, pas de frontière, pas de tabou. Ensuite, on ne risquait rien à imaginer les plus terribles aventures, les scénarii les plus noirs. C'est dans cet état d'esprit que j'abordai la navigation à la voile aux alentours de la cinquantaine: navigateur, certes, mais dans l'intimité de mon imaginaire.

03- Saint Brendan



Je devorais le « voyage du Brendan » premier livre d'aventure marine à échouer sur ma table de nuit.

Il s'agit d'une traversée de l'Atlantique Nord à bord d'un bateau de cuir construit à l'identique des coracles irlandais, que les moines conduisaient d'île en île selon la théorie des « pierres de gué » et qui mena vraisemblablement Saint Brendan jusqu'aux côtes de Terre Neuve. Suivirent un tas de bouquins poussiéreux, achetés aux hasards de marchés aux puces et qui côtoyèrent les récits alpins de Rebuffat, Boivin, Messmer et autres. Le déclic se produisit avec l'avènement de l'internet, que beaucoup écrivent avec un I majuscule comme si c'était un monument et non un simple réseau

informatique. Bouquiner, c'est bien, mais jouer un rôle actif dans la marche du progrès, c'est mieux. Avec l'internet (à non, pas de ça à la maison! Les ordinateurs, de toutes façons, c'est pas mon truc!) vous trouvez non seulement matière à alimenter vos fantasmes, mais aussi une foule de spécialistes compétents pour leur garantir une certaine rigueur intellectuelle.

N'importe qui peut passer pour un expert sans jamais avoir même pratiqué. La masse des experts génère spontanément de nouveaux experts. Il suffit de s'inscrire à quelques forums, de suivre au jour le jour la Minitransat ou le Vendée, d'investir dans un abonnement à Voiles et Voiliers et hop, vous devenez spécialiste. C'est ainsi que je devins skippeur virtuel. Désormais, j'écris « Michel » en parlant de Desjoyaux comme autrefois on écrivait « Nicolas » dans les forums politiques, sans forcément déjeuner régulièrement avec le président de la République (les temps ont changés, tout le monde écrit « Sarko » maintenant) Ce n'est pas totalement immérité, car je me suis farci les 12 vidéos de « Michel » sur le site de V&V, ce qui, compte tenu du débit de ma connexion, a passablement empiété sur mon temps de travail, heureusement sans en altérer la valeur.

Tout le monde connaît Brice de Nice? Brice est mon idole. J'ai regardé ce film une douzaine de fois. Mon trip n'est pas yellow, mais comme Brice j'ai « l'attitude » Surtout en ligne. Mon pseudo: Michel d'Rethel. Ça casse pas des briques, mais ça entretient le doute.

Souvent, dans les films, l'acteur principal harassé par sa journée de travail au bureau, ferme les yeux et s'endort devant la télé. Alors débute un rêve invraisemblable qui se termine peu avant le mot « fin » par un coup de coude dans les côtes porté sournoisement par la femme fidèle qui préfère la montagne. Ouf, il l'a échappé belle! Mieux vaut une vie médiocre ici bas qu'une fin cauchemardesque dans les tentacules d'un calamar géant. Je m'inspirerai de ce tour de passe-passe cinématographique pour poser les bases du récit (réel) de l'aventure imaginaire que je vais vous conter. Je suis assis dans le 747 d'Air France qui me transporte vers ma nouvelle affectation: Saint Pierre et Miquelon. Le front appuyé sur le hublot, je distingue l'immensité de l'océan que l'écume des déferlantes strie de petites touches blanches. Le soleil est radieux. La chaleur du bord invite à un petit roupillon. Voiles et Voiliers me glisse des doigts, ma tête s'enfonce dans le fauteuil, je m'endors...

04- La Baie de l'i (eBay en anglais)



Hozro, c'est le bateau que j'ai acheté aux enchères à six heures, un matin de janvier. Les hasards de la vie m'ayant poussé à développer une carrière professionnelle palpitante à Saint Pierre et Miquelon, j'eus l'occasion de mettre en œuvre les connaissances acquises 40 ans plus tôt et que je vous ai narrées dans les chapitres précédents. En effet, on a rarement l'occasion de vivre aussi près de la mer qu'à Saint Pierre. On peut aller où on veut, il est matériellement impossible de s'éloigner à plus de deux kilomètres du rivage. Étrangement, et contre toute idée reçue, les saint-pierrais sont des aliens avec un mode de vie très terre à terre.

Cependant, ils défendent avec vigueur les valeurs des gens de mer et le souvenir de la grande pêche. Eux aussi baignent jusqu'au cou, tête à l'envers, dans le virtuel.

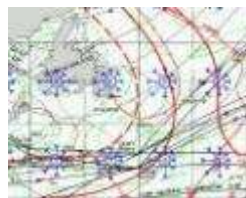
Après avoir, des heures durant, exploré les sites de petites annonces, pesé le pour et le contre du bois et de la matière plastique, j'ai jeté mon dévolu sur un bateau de la classe mini. Ces voiliers, capables de naviguer de France au Brésil devaient avoir un bon fond et la traversée de l'Atlantique Nord ne serait qu'une formalité. De plus, ça faisait jeune, c'était à la mode. A ces qualités naturelle s'ajoutait l'attrait d'une série au nom magique: Super Calin. Comment ne pas craquer pour un bateau aussi sensuel et qui plus est, construit en bois? J'en trouvai un pas trop cher. Certes les voiles, dédiées à une publicité de mauvais gout, étaient absolument horribles, mais il n'y a rien de plus facile à changer qu'une voile, tant que le compte bancaire suit le mouvement. Le propriétaire était même disposé à me donner un coup de main pour la traversée. Il revint rapidement sur ses engagements après avoir sans doute vérifié les coordonnées géographiques de Saint Pierre et Miquelon sur une carte: le bulbe de quille d'un mini y met rarement le pied. Mon enthousiasme prit un vieux coup quand il me déclara au téléphone, quelques semaines plus tard: « Ah, au fait, je ne t'ai pas dit?

Mon bateau a talonné une fois, mais c'est pas grave, il a été très bien réparé... » Bien qu'en acier marine inoxydable, mon moral est descendu d'un cran. Était-ce bien raisonnable? J'ai renoncé à cet achat et j'ai repris mes recherches en ligne. La proie suivante, faite de vulgaire plastoc comme un Tupperware, était moins sexy mais du coup moins périssable.

J'avais réglé le réveil à cinq heures du matin, à cause du décalage horaire. Le poudrin de choquette fouettait les vitres et le noroit secouait la maison. Une sacrée marée de cabane! J'ai emporté l'enchère haut la main. Il faut dire qu'étant le seul enchérisseur, je n'eus d'autre mérites que la ponctualité et une bonne dose d'inconscience. Tout le monde vous le dira, il ne faut jamais, absolument jamais faire ça. Un bateau, il faut le voir, l'ausculter, palper ses dessous, étudier les factures justificatives, demander des avis aux experts avant d'en faire l'acquisition. Je le savais car j'avais lu le numéro spécial de Voile et Voileux: les 101 précautions à prendre avant d'acheter un bateau d'occasion. A six heures et une minute, j'étais propriétaire d'un voilier et, sans quitter mon siège, je devenais instantanément skippeur. Même l'ancien propriétaire n'y croyait qu'à moitié. Il m'écrivit quelques jours plus tard: « Êtes vous sur de vouloir acheter mon bateau? » Je fis couler du café et attendis de pied ferme le réveil de ma femme. « Regarde ce bateau à vendre sur eBay! – Oui, il est mignon – Tant mieux, c'est le notre. » Ma femme versa le café en silence. Le plus dur était derrière nous.

Un décimètre suffit à marquer sur le plancher de la salle à manger les dimension de la coque: 6,50m de long, 3m de large. Nous avons une grande salle à manger à cette époque. Aucun doute possible, Hozro aurait pu tenir à l'intérieur. C'était rassurant et ça me donnait une idée du volume d'un mini, un bateau à taille humaine. Il y avait même suffisamment de marge pour envisager une réfection de sa peinture, à condition de pousser la table et les chaises... Ce bateau est un minitransat. Tout est dans le titre: c'est petit et ça traverse les mers. Plus qu'un bateau, j'ai acheté une idée, un mythe. Un idéal de bateau, soi-disant rapide, capable d'endurer les coups de vent, traverser l'Atlantique et tenir dans une salle à manger. De loin, ça ressemble à un 60 pieds Open du Vendée Globe et de près à un pitbull à voile.

05- Pilot charts



J'ai acheté ma bête en janvier et j'ai planifié le grand voyage au mois de juin. Plus tôt, ça caille et il y a encore de vilaines perturbations sur les côtes Est de l'Amérique du nord, plus tard, on risque de se faire gober par un cyclone tropical ou extra tropical, selon les goûts. Si vous ne me croyez pas, consultez les [« Pilot Charts »](#), ces cartes magnifiques qu'on peut charger gratuitement sur un site nord américain. Elles sont très belles et représentent, mois par mois, les données statistiques de la météo et des courants sur notre planète. Avec le pointeur de la souris, on suit l'itinéraire le plus avantageux, on contourne les anticyclones, choisit la température de l'eau, gère l'ensoleillement, évite les glaces... Hélas, sur l'itinéraire projeté, il n'y a pas de période pleinement favorable. Le vent est presque toujours contraire et une tempête n'est jamais exclue. Parfois, elles viennent des pays chauds, parfois des Grands Lacs et de temps en temps se pointent entre les deux. On imagine ce que les goelettes des terre-neuvas ont pu endurer, tôt dans l'année, lors de leurs migrations annuelles sur les bancs de Terre Neuve! J'avais six mois pour étudier les cartes, les récits trouvés sur l'internet et dans toutes sortes de bouquins achetés à vil prix à la « bouquinade » de l'école du Feu Rouge. L'un d'eux, payé cinquante centimes, était même signé de la main du [maitre](#) en personne qui avait fait escale à saint Pierre et Miquelon en 1987.

Je n'avais jamais vu mon bateau, car il y avait un océan entre nous. J'étais avide de photos numériques, de récits et d'explications diverses. J'appris notamment à « empanner » sous spinnaker, manœuvre hautement dangereuse dont je retins sans peine les subtilités. A cette époque, j'enrichis spectaculairement mon vocabulaire avec des termes comme « bastaque » ou « départ au tas » Je poursuivis la préparation à distance, pour ainsi dire par correspondance. Les photos et les discours de l'ancien propriétaire étaient rassurants. Le bateau était en excellent état. Je commandai des tas de choses dont l'impérieuse nécessité apparaissait au fil des lectures. L'emport d'un radeau de survie n'était peut-être pas une précaution inutile. Pour la production d'énergie, je commandai un panneau solaire et un générateur à essence. Pour le moral, je choisis un réchaud sur balancelle en remplacement du rustique système pendulaire d'origine. La qualité de la nourriture serait un paramètre décisif. Côté hi-tech, aucune concession: un récepteur AIS pour voir venir les gros bateaux, un répondeur radar pour que les gros bateaux puissent nous voir, une balise de positionnement par satellite pour que le monde entier

puisse connaître notre position, un récepteur BLU pour recevoir la météo à l'échelle planétaire, un ordinateur portable IBM acheté aux enchères et les logiciels qui vont avec: marées dans le monde, VPP2, Seatty, etc. J'expédiai des colis postaux avec mes effets, des cartes, des bouquins, du matériel électronique, des pots de confiture.

A Saint Pierre, je suis une sorte de gardien de phare. C'est un métier intéressant qui laisse passablement de temps pour réfléchir et s'instruire, surtout depuis l'avènement des autoroutes de l'information. Ainsi, après avoir fini de compter les vagues sur l'océan et éteint la lumière, je me gavais d'informations numériques afin de rattraper le retard accumulé durant mon moratoire de 40 ans. De ma position aérienne, je scrutais le large à la jumelle. Un peu plus concerné qu'auparavant, je remarquai combien les petits bateaux se font secouer à la moindre brise. « Le mien est sûrement plus stable que ça » me dis-je pour me rassurer. Je pris des relèvements sommaires. La France est par là, les Açores de ce côté. Je ne comptais pas suivre l'orthodromie, chemin le plus court qui passe près du Bonnet Flamand, juste au large du Cap Race. Mon tout nouveau logiciel de routage le déconseille fortement: glace, tempête et hauteur de vague incompatibles avec la catégorie B de conception qui limite Hozro à 8 Beaufort et vagues de 4m. La résistance aux icebergs n'est pas définie par la norme Européenne. Disons qu'en passant prudemment par les Açores, on devrait me voir arriver entre Galantry et Pointe Blanche. Depuis le haut de la ville, au Belvédère, on repèrerait mon grand pipi de très très loin. Là, dans la direction de mon doigt ...

06- L'homme d'avant



A ce stade, navigation, organisation matérielle, équipement, prévision météo, ... tout était planifié. Il ne restait qu'une inconnue: l'identité de mon équipier. Je passai quelques annonces sur des sites sérieux. Je reçus peu de réponses intéressantes. Une seule, en fait...

« Bonjour Jean-Michel, Je viens de lire avec un enthousiasme certain votre annonce. Je prévois avoir le temps d'une traversée à partir de début Juin. Quant à mon expérience, elle se réduit à quelques croisières dans l'Adriatique et une semaine de croisière dans le secteur de Paimpol avec les Glénans il y a trois semaines (ainsi que des cours théoriques entre autres de navigation). La taille de Hozro contribue à mon enjouement, sans doute parce que je m'imagine qu'on y goûte plus encore la mer. En espérant être de quelque intérêt pour vous. Amicalement Stéphane »

Les dés étaient jetés. La correspondance avec Stéphane fut charmante. Il avait des choses à dire et les disaient bien. Son CV nautique n'était pas très étoffé, mais je voulais croire que quelques croisières dans l'Adriatique et une semaine de stage avec les Glénans en février faisaient de lui un marin dégourdi faute d'être très expérimenté. Sur le papier (peut-on dire « sur l'écran, dans ce cas? ») il était bien plus compétent que moi, mais je me gardai bien de lui dire. Il fallait éviter de compromettre l'ordre hiérarchique qui garantit en toutes circonstances la bonne marche du navire. L'homme d'avant présume la compétence du patron et c'est bien comme ça. Étant propriétaire du navire, j'étais le patron.

J'ai cherché un équipier comme on cherche une fiancée sur un site de rencontre. Quelques mots et une photo, et on invente la compagne idéale. Naturellement, la déception est toujours proportionnelle à l'intensité du fantasme. Je n'avais pas de photo de Stéphane, l'aspect physique ne jouant pas un rôle prépondérant dans cette affaire, et je n'avais d'autre choix qu'ignorer la faiblesse de son curriculum marin. Hozro, notre médium, serait le témoin muet de notre vie de couple. Stéphane débarquerait-il du train un bouquet à la main? Tout de même, si je pouvais me faire à l'idée d'un compagnon inexpérimenté, je m'accommoderais assez mal d'un garçon à l'hygiène douteuse ou pire, sans aucun sens de l'humour. Il en faudrait pour me supporter dans l'adversité ou l'incertitude glauque des petits matins brumeux sur les Bancs.

Un lecteur averti pourrait qualifier mon entreprise de suicidaire. Un marin, c'est comme la bonne soupe, il faut que ça mijote longtemps. Très longtemps. Vingt ans de carrière ne sont pas superflus pour entreprendre une traversée de l'Atlantique nord en tant que patron d'un voilier. C'est si long que la plupart des vieux loups de mer ne partira jamais, la date de fraîcheur étant atteinte en même temps que le niveau de compétence maximum. J'avais un avantage sur eux, l'inconscience, au sens littéral du terme, c'est à dire l'absence de conscience des difficultés et dangers à venir. Peut-on imaginer les effets d'une rage de dent tant qu'on en a pas eu? Dans mon esprit, il s'agissait simplement « d'air et d'eau », deux fluides connus et parfaitement maîtrisables tant qu'on ne les confronte pas à un troisième élément: la terre. Comme en aviation « l'accident résulte de la collision de l'appareil avec le sol », il est fréquent qu'un naufrage soit du à la rencontre

inattendue de l'esquif avec la terre. Notre voyage devant se dérouler à distance raisonnable de toute terre, ce facteur de risque serait de peu d'importance. J'étais objectivement dans l'erreur: aucune expérience du large, bateau acheté en aveugle, équipier inconnu. A mon âge, on peut même considérer tout ça comme une faute caractérisée. Mais l'aventure, ce n'est pas se jeter du dixième étage en espérant que ça se passera bien à l'arrivée. L'aventure, c'est entreprendre quelque chose d'exceptionnel en mettant son intelligence au service de la réussite. Il me fallait donc investir un paquet d'intelligence pour avoir une chance de réussir. Traverser l'Atlantique n'est rien d'autre que naviguer juste en tenant compte des prévisions météorologiques, tout en ayant mesuré la probabilité d'évènements imprévus, voir catastrophiques. A priori, la navigation ne devait pas être plus compliquée qu'un Rethel-Orléans en Jodel D112 au passage d'un front chaud: plusieurs heures le doigt sur la carte, un œil sur le relief champenois (rendu dangereux par les rideaux d'arbres...) l'autre sur le compas magnétique, sans oublier l'attention croissante portée à la jauge d'essence dont la tige en fil de fer s'enfonçait inexorablement dans les antres du réservoir. De moteur nous n'aurions pas besoin, et le GPS ferait tout le boulot. Cet appareil était la clé de voûte de l'entreprise: quelques années plus tôt, je n'aurais jamais imaginé rattraper mon retard en matière de navigation astronomique. Au 21ème siècle, Virtual Skipper et un bon GPS font de vous un patron de voilier, pour ainsi dire par correspondance.

07- prévoir ...



Ma seule valeur ajoutée étant l'intelligence, il me fallait agir avec méthode pour en optimiser les effets.

Cette traversée pouvait être démembrée en trois sous-disciplines: la vie à bord, la météo et la conduite du bateau. La vie à bord ne posait pas de problème. Il s'agissait de passer quelques semaines confinés dans un espace réduit avec une personne aux mœurs inconnues. Un raid sur l'eau en somme.

Personnellement, je suis un être plutôt jovial et sympathique, facile à vivre. Il faudrait éviter les erreurs du [raid Amsterdam-Nice](#) à vélo de montagne par le GR5. Le chef, c'est moi, pas parce que je suis le meilleur, mais parce que c'est moi qui ai eu l'idée le premier. Comme je n'étais pas une variable d'ajustement – en tant qu'initiateur du projet – l'ambiance du bord dépendrait entièrement de la personnalité de mon compagnon et sa capacité de soumission. Ce facteur comportemental échappait totalement à mon emprise. Je l'enfouis donc sous une bonne couche d'optimisme.

La navigation, elle, ne m'impressionnait guère, compte tenu des moyens à ma disposition.

La conduite sous voile était une autre musique. J'avais fait quelques sorties en école et je le « sentais » plutôt bien. Les voiles, notre moteur, me rappelleraient le maniement du parapente. Quand on est capable de gonfler à contre et sans lâcher les commandes une aile biplace de 40 mètres carré, on ne doit pas éprouver de difficulté à établir et régler les voiles d'un mini. Simple rotation à 90 degrés de la résultante aérodynamique. Et puis, ce qu'on ne sait pas faire, on l'apprend en mer...

Le temps (météorologique) jouerait un rôle décisif. N'étant pas trop sûr de pouvoir gérer les conditions de navigation extrêmes, je mis l'accent sur la prévision. Mes activités professionnelles et extra-professionnelles ont toujours eu un rapport étroit avec cette science inexacte: la prévision météorologique. Ce qu'il me fallait, c'était pouvoir accéder à l'information qui, même si elle est généralement fautive (mon chef disait toujours: « Prévoir, c'est remplacer l'incertitude par l'erreur ») donne l'impression de maîtriser un peu l'avenir. Excellent pour le moral des troupes! Le vecteur serait la BLU (bande latérale unique) un mode de transmission radio ancien, mais rustique, gratuit et fiable. J'en appris l'usage sur le site des tourdumondistes avertis, [Sail the World](#). J'installai un bout de fil à linge dans mon jardin, le récepteur et l'ordinateur dans la cave. Mes cartes étaient certes très parasitées, notamment par l'allumage de la chaudière, mais il y avait de quoi en tirer quelque chose. En ultime secours, je pourrais toujours écouter les prévisions de Radio France Internationale en ondes courtes. C'est d'ailleurs le seul moyen d'information autorisé pendant les courses de minis. Tout le reste est interdit. Les cartes électroniques le sont également. Je m'accordai quelques dérogations à la charte de la classe mini pour des raisons de sécurité. Les Grands Bancs sont moins hospitaliers que la baie de Salvador da Bahia et je devrais me débrouiller seul au milieu du néant. Le numéro spécial de V & V consacré à la météo devint mon livre de chevet. Je m'entraînai, les yeux fermés, à

déterminer les secteurs dangereux et maniables d'une dépression et prendre les mesures qui s'imposent: de fait, il n'y en a qu'une à l'échelle d'un bateau de cette taille, se décider à fuir au plus vite, et du bon côté. Les dessins du bouquin représentent tous les cyclones tropicaux circulant d'est en ouest, mais oublient les petits copains des latitudes plus septentrionales qui les voient passer d'ouest en est comme des boulets, à cette différence qu'ils n'effeuillent pas les cocotiers mais plutôt épinettes et sapins baumiers. Certes ils dépassent rarement la force [ouragan](#), mais les embruns à 2°C soulevés par 64 nœuds de vent doivent passablement singler le visage! Alors, il est où le côté maniable d'une tempête extratropicale?

08- Atterrissage



La mer, même démontée, c'est beau en photo ou quand on y pense la tête enfoncée dans l'oreiller. Roulant vers Dahouët, je vis apparaître la Manche en contre bas d'une colline. Ah oui, la mer... je l'avais oubliée, celle là. La mer c'est humide, froid, agité et souvent hostile. La voile, ce serait chouette s'il n'y avait pas la mer! La montagne, sans vent, neige ni glace le serait également. La mer, ça fait toujours ça: qu'on la voit, pour la première fois ou non, son apparition au loin provoque une certaine émotion. Là, c'était un peu plus que ça. Mon rêve en prenait un coup, et c'est l'estomac noué que je descendis au ralenti vers le port. J'y avais un rendez vous,

un premier rendez-vous amoureux. A quoi bon se précipiter? Les préliminaires ne sont-ils pas la clé du plaisir à venir?

Quelques instants plus tard, je découvris un bateau répondant au signalement qui m'avait été fait. Premier point positif, il était réel et je ne m'étais pas complètement fait rouler sur i-Baie. Il était perdu au fond de la marina qui gardait artificiellement à flot les embarcations ne supportant pas de se vautrer dans la vase de l'avant port où le fond découvrait complètement ainsi que le chenal menant à la haute mer. Mon mini était vraiment très petit, mais on s'en serait douté: c'était un pléonasme. Garé au milieu des monstres de 8 ou 10 mètres, il semblait infiniment moins grand que les mesures dans ma salle à manger ne le laissaient supposer. Il était aussi un peu défraîchi, un peu moisi comme dirait mon fils Félix.

Je pris pied à bord. La clé du cadenas était, comme prévu, dans un sac du cockpit. Je découvris l'intérieur. Manifestement, le propriétaire de ce genre de bateau de course accorde peu d'importance à son lieu de vie. Je ne sais pas s'il y a un rapport affectif entre les compétiteurs et leur bateau. Si oui, il concerne l'enveloppe extérieure et assez peu les entrailles. La peau est douce et lisse à l'extérieur, irrégulière et repoussante à l'intérieur. Toute comparaison avec d'autres créature serait de mauvais gout ...

La structure est à nue, brute de décoffrage. Des centaines d'écrous sont autant de pustules agressives prêtes à vous entailler le cuir chevelu. Au mieux, ils sont recouverts d'horribles caches en plastique, au pire, la tige filetée en acier pointe sans complexe en dedans. Il en va ainsi des boulons de quille qui vous observent à travers le fond en stratifié et attendent patiemment le passage du premier orteil. Rien que de les regarder, vous avez déjà mal! Le mastic d'étanchéité est apparent. Une petite marre s'étale au pied de la descente. L'odeur hésite entre vieux plastique et relents d'origine inavouable... Neuf, tout cela doit faire très « course » Après quelques années de stationnement à quai, c'est un peu repoussant. Mais je ferai avec. Petit à petit, je rendrai cet intérieur coquet et confortable. Home, sweet home...

Ah c'est ça les « bastaques »? Et ce cercle d'acier à l'avant, ça sert à quoi? J'extirpe la grand voile lattée qui est saucissonnée dans un cordage et suspendue au plafond. Mince, comment fait-on pour rentrer et sortir sans attraper un tour de reins? On la fixe comment cette voile? Et ces cordes à l'arrière de la bôme, ça sert à quoi? Debout dans le cockpit, j'ai l'impression de pouvoir toucher simultanément l'étrave et le tableau arrière rien qu'en tendant les bras. Ce bateau est vraiment minuscule.

Je n'ai jamais manœuvré dans un port, jamais navigué seul à la voile, jamais gréé un spinnaker... Pour l'instant, tout va bien. Je suis à quai à Dahouët, échafaudant des plans pour améliorer tel ou tel détail, déroulant dans ma tête le mode d'emploi de mon Pogo. Avec tout ce que j'ai lu sur la toile (traduction de web), j'ai suffisamment de conversation pour ne pas me faire « casser » par le premier venu. Et en mer, il n'y aura d'autre témoin que les mouettes. Ma panoplie de matériel électronique devrait pallier à ma grande incompetence. Je commençai à installer des instruments dont mes voisins de ponton ne connaissaient pas l'usage, ce qui détourna fort à propos les conversations. On aborda plutôt le sujet du bus NMEA que la prise de ris ou la mise à la cape. Ça m'arrangeait bien, car j'avais à cet instant peu de commentaires à faire sur ces deux manœuvres que j'expérimenterais à la première occasion.

L'instant de vérité ne tarda pas: le maître du port, de fâcheuse réputation, me demanda de changer de place, le ponton devant être occupé par moult voiliers en fin de semaine. Le club local organisait une compétition. Cette microscopique manœuvre au moteur fut ma première nav avec Hozro et fit l'admiration de mes ex-voisins. Ne m'ayant pas vu quitter la place dans des volutes de fumée bleue, ils crurent que j'étais sorti en solo essayer mon bateau. Le vent soufflait alors à 7 Beaufort. D'un marin, j'avais l'attitude. J'étais digne de Brice de Nice.

09- La gare



J'ai rencontré Hozro en ligne et passé quelques jours à faire connaissance. Maintenant, c'est mon équipier que je vais chercher à la gare. C'est également impressionnant. J'aimerais ne pas passer le mois à venir dans l'intimité d'un mini avec un personnage trop repoussant dont on ne connaît pas les mœurs avec certitude. Après tout, il a peut-être déguisé son identité. Peut-être s'agit-il d'Hélène MacArthur ou mieux encore (pour ses aptitudes culinaires) Florence Arthaud. Tout espoir n'est pas perdu...

Le voilà qui descend du TGV. Il n'arbore pas d'œillet à la boutonnière, mais je le reconnais sans peine, car il est le seul à avoir la mine de circonstance: perdu dans ses pensées, il ploie

sous un énorme sac à dos et porte à bout de bras de monstrueux fardeaux. Il pourrait tout autant débarquer d'un bus à Lhassa! (voir Tintin au Tibet) Il m'ignore royalement et dévale l'escalier du sous terrain. La banalité de mon aspect physique ne reflète pas l'aventurier intrépide que je suis à l'intérieur. Je le rattrape et sort un trait d'humour pour détendre l'atmosphère. Visiblement, il espérait rencontrer Florence Arthaud... Le contact est facile. Il pose deux ou trois questions techniques qu'il a du ruminer pendant tout le voyage. Et si ceci... Et si cela... Je lui fais faire le tour du propriétaire et l'invite à prendre possession de ses quartiers, soit la couchette cercueil bâbord. A aucun moment il ne fait de remarque sur la taille du bateau ni ne remet en cause sa participation à la traversée. Nous passons quelques jours sympathiques à Dahouët. On est bien en vacances à bord d'un voilier... à quai. L'endroit est formidable. Nous sommes garés juste en face d'un magasin d'accastillage tenu par un patron éminemment sympathique. La baraque à frites est juste en face et de l'autre côté du port, nous établissons notre « stammtisch » dans un petit restaurant au service avenant.

Il y a du pain sur la planche! Une batterie est hors service, le moteur donne des signes alarmants de fatigue et un des pilotes automatiques se comporte de façon étrange. Je dois installer mes appareils électroniques, tirer des câbles, faire des essais. C'est la course toute la journée, mais on avance. Il faut faire les achats de nourriture, compléter la trousse à pharmacie. Je ne peux me résoudre à remplir les bidons avec de l'eau du robinet. Quel goût aura-t-elle dans 15 jours? Alors j'achète 200 litres d'eau de source dans des bouteilles et les transvase dans les bidons. La semaine passe à toute vitesse. Heureusement, le bateau semble nécessiter peu de travaux. Je me jette à l'eau pour arracher la salade qui a pris pied sous la ligne de flottaison. La seule

chose qui me gêne vraiment, c'est la ferrure d'étai qui est tordue. C'est là qu'est fixé le câble à l'avant. Si ce câble lâche, paf, le mât tombe par terre! Disons que ça pourrait être handicapant pour traverser l'Atlantique...

10- Le serpent sort du trou



Il est onze heures du soir. Les indicateurs sont sur beau fixe. Certes nous n'avons fait aucun essai en mer, mais il faut y aller. Si quelque chose ne va pas, nous ferons demi-tour. Le vent est faible, la marée presque haute. Nous devrions profiter de la marée descendante et du courant pour sortir de la baie. L'éclairage public inonde le petit port désert. Sur Hozro, le rythme s'accélère, la tension monte. On croit qu'on a tout casé, mais il y a encore le groupe électrogène qui attend sur le ponton, et puis quelques bouteilles d'eau, les cirés et plein de choses qui traînent ici ou là et n'arrivent pas à trouver leur place.

Je grée le foc. C'est un signe fort.

Le vieux loup de mer tourne ses nœuds de chaise comme un prestidigitateur. Le marin d'eau douce applique une méthode mnémotechnique. [« Le serpent sort du trou, fait le tour de l'arbre et rentre dans le trou. »](#) Nos nœuds vous montrent du doigt. Il y a encore du boulot!

Les frontales sont à portée de main. Le moteur ronfle et fume. Il tourne bien au ralenti. Il ne tourne qu'au ralenti. Tout effort supplémentaire lui arrache un râle poignant. Pourtant, j'ai démonté le carburateur, nettoyé le filtre à essence et le réservoir. J'avais bon espoir, après remontage, mais pas le temps de faire un essai. Tant pis, un voilier n'a pas besoin de moteur!

Ultimes « je t'aime » et « je compte sur toi pour bien travailler à l'école » qui prennent des accents pathétiques. L'enjeu est de taille. C'est la dernière cigarette du condamné. Ceux qui vont mourir vous saluent... Pourtant, le principe de base est qu'il ne peut rien nous arriver car j'ai tout prévu. Ce rappel me met un peu de baume au cœur et hop, les amarres sont larguées.

Nous remontons le chenal au pas pour respecter la vitesse réglementaire. En réalité, nous respectons à peine la moitié de la vitesse réglementaire... A l'approche de la sortie, le sens de notre déplacement devient incertain. Nous changeons de monde. Il y a des vagues, on entend le ressac et le vent léger porte des senteurs marines. Par le travers du phare, il fait noir, nous restons sur-place. Hozro salue dans les vagues et tape de l'étrave. Le hors-bord déjauge et râle. J'insiste et mètre après mètre, nous gagnons du terrain. Le confort du ponton, la sécurité du petit havre, les moules frites, le sourire de la serveuse, la gentillesse d'Antoine chez Big Ship (Small Ship eut été mieux adapté) sont derrière nous. Nous pénétrons un univers hostile, le cordon est coupé.

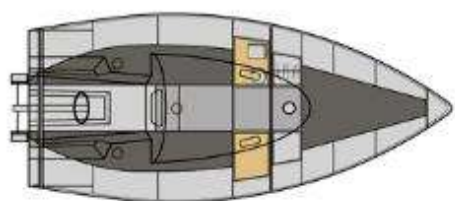
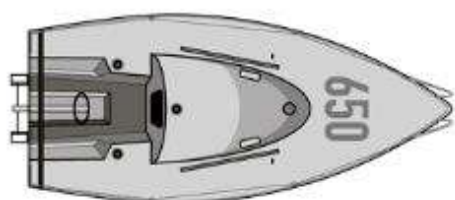
Je demande à Stéphane de s'asseoir à la barre et entreprends de hisser la grand voile. Cette manœuvre est simple. On garde le bateau bien face au vent et on envoie la voile avec sa drisse, d'abord à la main, puis au treuil. Il vaut mieux avoir un moteur délivrant un peu de puissance, et un barreur sachant barrer. Ni l'une ni l'autre de ces conditions n'étant remplie, le bilan étant aggravé par ma totale inexpérience en la matière, la première manœuvre de notre traversée tourne au cauchemar: la bôme balaye le cockpit, les lattes se prennent chacune à leur tour dans les câbles et les ficelles. Manifestement, Stéphane doit réfléchir à chaque virement de bord – involontaire – pour savoir s'il doit tirer ou pousser la barre. Il tombe sous le vent et se retient dans les filières. Je suis fixé sur un point: je devrai assumer seul mon incompetence.

En principe, notre aventure aurait pu avorter à cet endroit précis, c'est à dire au beau milieu du champs de casiers à homards, juste devant le port. Nous avons, avec la panne du moteur, une excuse valable pour renoncer sans trop perdre la face. Mais il était écrit que toute cette histoire devait avoir une fin heureuse et que la chute ne pouvait être que de l'autre côté de l'Atlantique. Je réussis à hisser la grand voile, car tel était mon destin. Ne dramatisons pas: nous étions en mer, en baie de Saint Brieuc, sur un bateau à peu près en état et suffisamment de vivres pour tenir un mois. Je trouve qu'à ce moment là, j'avais poussé le bouchon assez loin et que mon histoire prenait corps, même si l'issue en était encore incertaine. Certes, il faisait nuit noire, notre carte détaillée ne dépassait pas les limites de la baie et il fallait tirer des bords dans un petit vent contraire mais nous avons tout le temps d'apprendre en mer ce que nous ignorions encore.

01/06/2006 – 04:34Z – 48° 54' 52.00" N 2° 42' 40.00" W

5,4kts – heading 010°T – W 336°/10kts -1030Hpa

11- du virement de bord



La première leçon fut, par nécessité, le virement de bord. Un voilier ne peut jamais faire route directement face au vent: n'y pensez même pas! On bloque le vent d'un côté des voiles et quand on en a marre, on change de côté. Il s'agit alors de faire traverser le lit du vent à la pointe du bateau pour que les voiles se gonflent sur

l'autre bord. Quand c'est bien fait, on vire à peu près à angle droit. Quand c'est mal fait, on fait plus ou moins demi-tour, et on avance pas d'un poil vers sa destination.

Sur un mini, la manœuvre est compliquée par les « bastaques », ce dispositif ancien utilisé sur les gréements auriques d'antan. Deux câbles qui partent du sommet du mât et sont fixées sur le tableau arrière par l'intermédiaire d'une itaque, un cordage costaud entre deux poulies permettant de les tendre alternativement. Tout ce que je sais sur les [bastaques](#), je l'ai appris dans Wikipedia (encyclopédie en ligne) Seule l'étymologie de ce mot m'échappe encore... Pourquoi y a-t-il deux câbles au lieu d'un seul câble Hozro? Tout simplement parce que la voile est trop grande et n'aurait pas la place pour passer un câble central.

Le drame, c'est que la bôme, un espar horizontal très long, très bas et en métal très dur, vient systématiquement heurter celui des deux câbles qui est tendu sur son chemin, à défaut d'avoir été ralenti par un crâne innocent posté sur sa trajectoire circulaire. Sachez que le coup de bôme sur la tête est le coup bas le plus douloureux, le plus injuste et le plus imprévisible de tout l'univers. L'équivalent diabolique du petit orteil contre le pied de chaise, ou du ballon de foot dans les ... amygdales.

La compréhension du paragraphe à venir réclame un peu de concentration de votre part: merci pour votre attention. On doit tendre le câble qui est du côté d'où vient le vent. Sa mission, primordiale, sera de retenir le mât et, si on tire plus fort, de le tordre vers l'arrière. Au contraire, on détend l'autre pour que la voile change librement de côté. Le principe est simplissime, le passage à l'acte désastreux. Le cordage encombre, fait des nœuds, coince. Le câble pendouille, frotte contre la voile, bloque la bôme, cisaille l'aluminium, déséquilibre le bateau. La grosse poulie supérieure, elle, adore mon cuir autrefois chevelu. Les propriétaires de voiliers « normaux » dont la bôme passe insouciamment d'un bord sur l'autre ne connaissent pas leur bonheur. Le plus rageant c'est que, même si on oublie complètement de tendre les bastaques, le mât reste imperturbablement droit comme un i Est-il vraiment nécessaire de se « décarcasser » à chaque virement? On a tout essayé pour faire tomber le mât. En vain. Mais ça ne constitue pas une preuve absolue de l'inutilité des bastaques.

Les leçons suivantes s'imposèrent sans attendre: navigation de nuit et identification des feux. Nous avons le vent dans le « pif » Au lieu de tirer un trait à peu près droit à travers la baie, nous devons naviguer en zigzag, ce qui complique singulièrement la tâche et nous désoriente à chaque changement de cap. En effet, comme rappelé plus haut, un voilier peut naviguer dans toutes les directions, sauf celle où vous voulez aller. On est forcé de ruser pour prendre le vent par surprise: un coup à droite, un coup à gauche ... et ça pendant toute la nuit.

Les feux à terre sont codés de manière à permettre leur identification. Mais certains brillent merveilleusement, tandis que d'autres sont de simples lumignons. Et puis franchement, entre un « quick » et un « very quick », la nuance est parfois ténue... Bon, là, c'est le Rohein. Mais ce misérable clignotement, est-ce que c'est la bouée des Hors? Stéphane a des compétences certaines en matière de feux. Il observe à la jumelle, compte les éclats, chronomètre. Comme il n'est pas sur de lui, il recommence. Dans ces circonstances, un seul mot d'ordre: fuir toute lumière non formellement identifiée. Nous évitons successivement plusieurs bateaux de pêche. Ce monde est entièrement nouveau pour nous. A la fois merveilleux et inquiétant. Vivement le lever du jour!

source:

http://www.pogo650.com/wp-content/uploads/2010/09/pogo650_side_top.jpg

12- à l'aube du premier jour



Le soleil ne tarde pas à « blanchir la campagne » car les nuits sont courtes en juin. La mer est belle et nous glissons sur un tapis de brume. Je prends mon premier petit déjeuner en mer. Hélas, la belle carte détaillée du fond de la baie a définitivement rejoint un équipet. Nous devons désormais nous contenter de documents moins précis. De moins en moins précis... Nous sommes un tout petit peu perdus: quel est ce phare dressé fièrement au loin? Devons nous mettre le cap à l'ouest? Le petit matin est calme et rassurant. Pas un nuage. Nous ne pouvons identifier formellement les amers qui s'offrent à nous, mais estimons ne pas être loin de la route prévue. Grossièrement, on peut

considérer que tout droit, on va vers les îles britanniques et à gauche vers l'Amérique. Nous abattons enfin pour longer la côte nord de la Bretagne, bien à l'écart de la multitude d'îles et de rochers qui la constellent. Le vent n'a pas varié et, désormais, nous naviguons en ligne droite, vent de travers. Alors c'est ça, la traversée de l'Atlantique? Cette croisière tranquille sous un ciel immaculé, dans un petit vent de nord insignifiant? Stéphane descend se reposer un peu. Tout est aisé, sauf qu'on ne peut lâcher la barre plus de quelques secondes. L'un des pilotes a prouvé à quai qu'il était défaillant, et l'autre doit avoir un problème de connexion électrique. J'ai lu que ces appareils consomment beaucoup de courant électrique. Le panneau solaire, qui aurait dû alimenter les batteries, n'a pas été livré. Nous avons le générateur jaune. Bien que de petite taille dans l'absolu, il est bien encombrant dans le ventre d'un mini et puis il pue. Les réservoirs d'essence, ficelés dans les balcons arrière gênent le barreur.

La navigation est facile, il suffit de laisser tous les obstacles à bâbord. Les heures passent, la brise de mer s'établit. J'aimerais prendre un ris dans la grand voile pour en réduire la surface car le bateau commence à gîter un peu trop à mon goût. Je ne me souviens plus s'il faut se mettre face au vent pour réaliser cette manœuvre... Les voiles battent. Attraper le crochet, le passer dans l'anneau. Faut-il étarquer d'abord la drisse ou tirer sur le cordage bleu? Antoine m'a dit que ça s'appelle une « bosse de ris » Je n'aurais pas trouvé ça tout seul. Il n'est pas normal que ce soit aussi dur. La voile est de nouveau presque haute, mais elle fait des plis et je n'arrive pas à faire mieux. Disons que ça ira comme ça pour le moment... Nous frôlons une bouée cardinale... Elle a de l'allure, dans sa livrée noire et jaune. Deux pointes vers le haut. Bouée cardinale nord. Elle est au nord du danger. Il faut donc passer au sud... non, au nord! Oui, c'est ça. Cap à l'ouest, soleil à main gauche, nous passons au nord de la bouée. Idéalement, il eut fallu passer par dessus pour minimiser le risque d'erreur. Elle bouchonne gentiment dans une houle insignifiante. Son doigt tendu vers le ciel avertit le navigateur de l'imminence d'un terrible danger. Pourtant, à perte de vue, il n'y a que la surface paisible de l'eau.



48° 55' 20,13"N 03° 08' 02,09"W

13- pied pilote



Plus tard, je jette un œil au loch-sondeur. Cet appareil indique la profondeur de l'eau sous la coque et la vitesse du bateau par rapport à la surface. L'écran est à l'extérieur, bien visible depuis le cockpit. Mince, 1,80m! J'ai beau tapoter de l'index sur l'instrument, rien n'y fait. Le lest de la quille est à 1,60m sous la ligne de flottaison théorique. Il ne reste donc que 20 cm d'eau sous le bulbe en plomb! Que se passe-t-il? Où sommes nous réellement? Demi tour!

Facile à dire. On vire, on empanne, on démêle les spaghettis multicolores qui s'accumulent dans le cockpit. Passons sur la manoeuvre des fausses bastaques... Il faut revenir dans nos pas, comme dans un champs de mines. Mais où sont nos pas? 1,80m: l'instrument n'en démord pas. Je fouille dans la caisse de sécurité et en extirpe une sonde « analogique » constituée d'un plomb bien lourd pendu au bout d'une ficelle bien longue. J'ai du tirer sur le mauvais bout. Elle n'est plus qu'une pelote informe, un amas de boucles et de nœuds inextricables. Il va me falloir des heures pour démêler tout ça, d'autant que je continue par intermittence à guetter le fond au travers des eaux troubles de la Manche. L'ambiance est tendue. J'imagine le bulbe de quille frôlant des roches hostiles, des épaves revanchardes. J'anticipe mentalement le choc létal de la carène sur une pierre coupante. Non loin de là, un majestueux bateau traditionnel nous croise à belle allure, porté par ses superbes voiles couleur brique. De deux choses l'une: ou bien son tirant d'eau est très faible, ou bien il connaît parfaitement le coin et navigue en sécurité dans des eaux plus profondes. Nous lui emboitons le pas, cap vers l'Angleterre.

Quelques miles nautiques plus loin, le constat est décevant: 1,80m d'eau sous la ligne de flottaison. Pas un centimètre de plus. Cette valeur ne variera pas les jours suivants. La sonde à main, toujours emmêlée, est dans l'incapacité à lever le doute. Pourtant, il faut se rendre à l'évidence, sa cousine électronique est en panne...

Les sondes regardent le fond de l'eau au travers de trous qu'on appelle passe-coque, comme deux petits yeux curieux rivés vers les profondeurs. C'est un des grands regrets de mon fils, Félix, de ne pouvoir observer ce qui se passe sous l'eau quand on navigue avec Hägar-Dünor (voir plus tard la chapitre Hagar-Dunor de ce blog) Il me suggère d'installer des hublots transparents dans le fond en contreplaqué de ce bateau que j'ai mis tant de soin à étanchéifier. Je n'ai pas encore pu me résoudre à sortir la scie sauteuse...

Je pourrais bien démonter la sonde présumée coupable, mais au prix d'un puissant jet d'eau inondant l'intérieur. La vision des pirates sabordant leur navire à l'approche d'Astérix et Obélix me dissuade de tenter l'expérience. Après tout, l'Atlantique a la réputation d'être assez profond dans son ensemble. Malgré l'avarie, nous reprenons donc notre route vers l'Amérique.

14- voir Ouessant



La nuit suivante est calme et douce, le ciel est constellé d'étoiles inconnues, la côte de lumières tout aussi mystérieuses. Elles défilent très lentement sur notre gauche révélant des ports, des villages, un monde à la fois si proche et si lointain. Sur Hozro, il n'y a rien d'autre à faire que tirer un peu sur la barre et écouter les remous des safrans, comme si nous parcourions sans cesse le lit d'un petit ruisseau. Le ciel rosit dans mon dos. Nous approchons la fin de toutes les terres. Un petit jour d'été où il ferait bon, à la terrasse d'un bistrot, tremper un croissant au beurre dans une grande tasse de café. Il est tellement doux ce petit matin que le vent s'accorde lui aussi une pause déjeuner.

J'ai relevé au compas l'île d' Ouessant pour évaluer notre position par rapport au rail de fort trafic commercial. Ce dispositif comporte plusieurs couloirs virtuels que les bateaux doivent emprunter à la montée comme à la descente. Il s'agit d'un des passages les plus fréquentés au monde. A l'intérieur des voies de circulation, les cargos sont prioritaires et les plaisanciers doivent s'écarter. J'ai prévu de piquer vers le sud puis de couper le flot de trafic perpendiculairement à l'extérieur de la zone règlementée. Mais voilà, il n'y a plus un souffle de vent. Les voiles battent au rythme de la faible houle. La bôme balaye l'espace d'un bord à l'autre. Le peu d'air que je perçois est celui généré par notre propre éventail de toile blanche. Les vagues fabriquent du vent. C'est agréable pour se rafraichir, mais stérile au niveau propulsion. Le bateau décrit des cercles et bouchonne au gré du courant. Tous nos efforts pour orienter favorablement les voiles dans le courant d'air sont vains. Stéphane se tartine de crème solaire et s'allonge sur le passage qui mène à l'avant. Ouessant, portée par le flot, dérive imperceptiblement. Puis un souffle daigne arrondir la grand voile.

Je décide de mettre le cap à l'ouest. Le répondeur est en marche. Il détecte les radars et renvoie un signal amplifié. Le récepteur du Système d'Identification Automatique, lui, affiche sur un petit écran la position des gros bateaux. Il les montre sous la forme d'un petit cercle précédé d'un segment proportionnel à leur vitesse. On dirait de petites cerises. Ou des spermatozoïdes en marche arrière, selon vos goûts personnels. Nous, nous sommes la petite croix au milieu, la cible. Si un ennemi pointe durablement son mini canon sur vous, il faut fuir à toutes voiles.

La première voie de circulation est montante. Les cargos viennent de notre gauche. Les vitesses de rapprochement sont impressionnantes: celui que vous voyez à l'horizon est celui qui va vous harponner. Pas d'hésitation à avoir, il faut se positionner derrière. Un petit tour ou deux sur lui-même et Hozro vise la poupe du monstre. Plus facile à dire qu'à faire. On doit se mettre à plat ventre pour éviter cette foutue bôme et jouer juste de la bastaque. A quelle distance minimale peut-on croiser derrière un cargo ? Nous avons, de façon empirique, convenu qu' on peut passer très près. Les hélices brassent l'eau de sorte qu'elle bouillonne vigoureusement, mais le mouvement est tellement désordonné qu'il n'y a pas de réelle vague de sillage. La muraille d'acier passe sous notre nez puis s'éloigne dans le bruit continu de ses moteurs sans que jamais nous ne sachions si les gens qui travaillent à l'intérieur ont la moindre conscience de notre présence. Il y a des bateaux de toutes longueurs, de toutes formes et manifestement de tous âges. Certains sont si bizarres qu'on se demande bien quelle est leur fonction.

Le premier rail est derrière nous. Le suivant, descendant, est précédé d'une large zone de séparation où nous devrions être tranquilles. Stéphane en profite pour faire quelques ablutions. Il s'asperge – d'eau de mer, j'espère – avec un seau du bord. Le soleil est radieux et la mer invite au farniente. Nous avançons lentement,

mais tout droit vers l'Amérique. Je barre nonchalamment. Le vent est faible, mais après tout, on est en vacances.

02/06/2006 16:34Z 48° 25' 34.00" N 5° 26' 44.00" W

h245°T v3kts W022/05kts 1032 Hpa

15- chaleur



L'alarme du SIA retentit.

Où est-il? 6 milles nautiques sur tribord. Là, on le devine sur l'horizon. Il passera derrière nous.

Ou pas ...

L'instrument et l'œil indiquent que si nous conservons cette vitesse, nous passons devant. Encore que la situation soit difficile à apprécier quand le navire adverse arrive plein travers et qu'on avance soi-même au pas.

Hozro trace un léger sillage. Soudain, la grand voile claque sèchement. Le foc se gonfle à contre, puis se relâche. Zut, le vent

s'est totalement évanoui! Les lattes de grand voile sont arquées dans le mauvais sens. Aller, avance, c'est vraiment pas le moment de traîner!

L'énorme étrave a grandi dramatiquement. Pas de doute, elle pointe précisément sur nous. Nous sommes à l'extérieur du dispositif de séparation du trafic. Nous avons donc priorité, puisque nous sommes un navire propulsé à la voile. Propulsé, mon œil! Plus d'air, plus de sillage. A bien y réfléchir, nous ne sommes qu'un humble « navire privilégié » pas prioritaire.

Trop tard pour bouquiner le [RIPAM](#)

Nous a-t-on vu du haut de la passerelle? Ne sommes nous pas déjà dans l'angle mort à l'avant de la montagne d'acier?

Un micro souffle nous accorde un soupçon d'élan. Je l'utilise pour faire demi-tour. C'est idiot. Nous étions droit devant le monstre et nous y sommes toujours, sauf que nous pointons dans la direction opposée. Je descend rapidement "à la cave" car, absorbé par un des menus plaisirs de la journée et rassurée par la mer étale, j'y ai exceptionnellement laissé mon gilet de sauvetage. Je repasse la tête à l'extérieur: c'est à peine croyable, mais le cargo a viré du même côté que nous! Ça va mal.

Très mal.

Dé-sangler le moteur malade, le baisser, enrichisseur... Même au ralenti, il nous donnera un chouïa de manœuvrabilité. Je tire sur la ficelle du lanceur. Rien à faire, il ne démarre pas. Je maudis les moteurs hors bord.

Coup d'œil anxieux à bâbord. Le cargo pointe de nouveau droit sur nous. La collision est une question de minute.

Puis, il me semble apercevoir un peu de son flanc tribord. "Stéphane, est-ce qu'il a tourné?" Difficile à dire.

Si! On voit de plus en plus de la paroi métallique verticale. Il a viré dans l'autre sens! En peu de temps, le navire a viré sur bâbord puis, constatant notre retraite absurde, a mis la barre à droite toute! De fait, ces gros bateaux sont plus manœuvrant que je ne le pensais. Sans un mot, sans un a coup, il croise notre arrière à bonne distance. Sa destination est quelque part au sud. Il doit gérer sa trajectoire au millimètre pour réduire le temps de passage, la consommation de carburant.

Merci quand même d'avoir fait un pas de côté pour nous éviter, minuscule escargot traversant le sentier.

Je repousse l'enrichisseur.

16- il est frais mon poisson

Je suis désolé, mais mon vocabulaire s'enrichissant au fil du récit, il faudra étoffer le votre au fur et à mesure de la lecture si vous voulez suivre. Cette fois, je vous donne encore la solution, parce que « adonner », c'est quasiment le plus beau verbe du vocabulaire marin. Le vent adonne quand il devient de plus en plus favorable à la route prévue. Au lieu de vous harceler, il vous adonne un coup de main. Le seul inconvénient, c'est que ce mot ne rapporte pas beaucoup de points au Scrabble. Le contraire, c'est quand la vent refuse. On se doute bien que ça n'apporte pas grand chose de bon. Comme quand madame à la migraine, elle refuse... Ainsi donc, notre vent adonne et prend du poil de la bête. On va pouvoir tangonner le génois. C'est une voile d'avant, plus grande que le foc commun dit « solent » Il a du être bien beau, autrefois, notre génois. Presque transparent, il arbore à contre jour une fine trame en fibre « technique » du plus bel effet. Hélas, il est complètement fichu à l'endroit des marques de pliage. Nous l'avons réparé hâtivement avec du ruban adhésif. Il s'agit d'écarter son point d'écoute avec un long tube d'aluminium de manière à pouvoir naviguer plein vent arrière avec la voile d'avant d'un côté et la grand voile de l'autre. Ca, c'est « tangonner » On offre ainsi au vent la surface de la grand voile et du génois. Bras écartés, Hozro est bien stable et on évite les incessants dégonflements du foc. Bon, sur un mini, ça fait un peu ringard. Normalement, on envoie le spinnaker, la reine des voiles. Les minis sont faits pour ça... On essaiera ça demain. Ou après demain... j'ai toute la documentation nécessaire pour le spi. L'ancien propriétaire m'a même envoyé une note décrivant l'empannage. Ça paraît jouable.

En moins de deux, les mètres d'adhésif ont joué la fille de l'air. Tant pis, on avance quand même, mais je suis contrarié par toute cette saloperie qui est inutilement passée à l'eau. Je profite de cette configuration stable pour mettre en œuvre mes compétences dans un domaine moins pointu: la pêche au maquereau. Je déplie la traîne achetée chez Décathlon. Le fil est emboîné sur une petite canne à moulinet du même fournisseur. Ça tire dur! Nous allons un peu trop vite et la planchette au bout de la traîne induit une sacrée résistance. Un oiseau fait un passage. Il a sans doute repéré la planchette blanche qui oscille sous la surface. Mais c'est qu'il plonge cet idiot! Il va avaler un hameçon et nous serons dans de beaux draps! Ah non, il reprend son vol avec un petit poisson en travers du bec.

Décidément, ça tire fort. La canne est tendue comme un arc. Je pêche depuis 5 minutes et il faut déjà tout remonter. De tour en tour de moulinet, je réussis à reprendre ma ligne. La planchette bondit à la surface. Mince, quatre maquereaux se sont fait prendre! Ils sont hissés vite fait à bord et vidés. Stéphane me fait remarquer que la pêche à la ligne, c'est pas drôle avec moi: 5 minutes et tout est bâché... Il est vrai que je refuse de pêcher le moindre poisson supplémentaire que je ne puisse consommer. Nous en avons quatre, pas bien gros, et ça suffit. Les maquereaux passent à la poêle. En plus de la satisfaction d'avoir tiré notre subsistance de la mer, nous nous sommes vraiment régalés. D'autres expériences culinaires seront moins heureuses, comme la cuisson des nouilles à l'eau de mer, par exemple.

17- blague d'une nuit d'été

Il fait noir. Stéphane a terminé son quart et dort. Les conditions n'ont pas varié. De petits points lumineux scintillent dans notre sillage. Je ne sais s'il s'agit du reflet des étoiles ou d'autre chose. Je me penche, change d'angle de vision, joue avec la barre. Ce ne sont ni les étoiles, ni le reflet de la lune. Ce sont de minuscules étincelles qui naissent au contact du bateau, luisent un instant et meurent dans les remous. Ailleurs, il n'y a que ciel et vagues luisantes. Pourtant, j'entends distinctement un grondement continu de moteur. Une heure plus tard des feux apparaissent sur l'horizon. Peu à peu, ils se précisent et trois bateaux de pêche prennent

forme. Ils convergent vers nous en échelon décalé. Les ponts sont inondés de lumière. On devine une intense activité à bord sans jamais distinguer la moindre silhouette humaine. Les diesels sont à la peine. Les filets raclent consciencieusement le fond. Restera-t-il une trace de vie après leur passage? Ils vont un peu plus vite qu'Hozro. La mer est vaste, et pourtant, si je ne fais rien, nous risquons l'abordage. J'attends encore un peu... Nous sommes presque bord à bord. J'ai lu sur l'internet qu'il pouvait y avoir un engin de pêche entre deux bateaux. Je dois faire quelque chose... Pourtant, je regrette de devoir rompre le fragile équilibre entre l'eau, la brise légère et Hozro qui nous gratifie de quelques nœuds dans la bonne direction. Je vire.

J'ai perdu le sens de l'orientation ainsi que la vue sur les chalutiers. Ah! Ils sont là, s'éloignent rapidement puis disparaissent. Seul persiste le bruit des moteurs. Bon, j'étais au cap 260, et maintenant? Il est où le 260 sur ce compas? Notre compas magnétique est une grosse boule placée au pied de la porte de descente. Les chiffres, gravés sur fond rouge, se baladent dans un liquide. D'où je suis, je les distingue mal. J'ai une bonne vue, pourtant, malgré mon âge. De nuit, une ampoule en assure l'éclairage. On dirait un petit aquarium. Ce serait drôle s'il y avait un minuscule poisson dedans. Enfin, c'est joli, mais mal foutu parce que quand on barre, on est assis de côté et on ne voit pas le trait de visée... Et puis cette ampoule à incandescence, ça doit pomper la batterie.

Il faudra tout de même que je passe chez l'ophtalmo...

Le danger est écarté, j'engage un nouveau virement. Je cours un peu après le cap puis m'installe dans une nouvelle routine. Une demi heure plus tard, ils réapparaissent en sens inverse. Nouvelle manœuvre approximative. Nouvel évitement. C'est par où l'Amérique, déjà? Le brouillard est tombé. J'entends le chuintement de la vague d'étrave. Le lointain est habité par le fond sonore des moteurs. Le répondeur radar s'allume de petits feux, comme les lucioles de mer tout à l'heure. Il pousse de petits cris, arrachés par le faisceau des radars. Étrangement, les ondes nocives nous arrosent sans arrêt, mais seul mon compagnon électronique les détecte. L'humain a encore de belles perspectives d'évolution devant lui. Quand les « cuic » sont régulièrement espacés, comme le couinement d'un vieux pédalier de vélo, il y a un seul bateau ennemi. S'ils se succèdent de façon erratique, c'est que l'adversaire a demandé du renfort. Là, c'est carrément le cirque! J'aimerais autant qu'ils n'entrent pas dans ma bulle de coton, cette fois, car je suis sans défense. Enfin, le soleil se montre au dessus de la mince pellicule de stratus. Notre monde est un cylindre d'ouate de cent mètres de diamètre dont le couvercle est bleu pâle. Hozro glisse vers une paroi diffuse qui recule au fur et à mesure de notre progression. Nous sommes à deux cent miles nautiques des côtes, et pourtant l'atmosphère est si douce, la mer si paisible qu'on se croirait au milieu d'un étang aux berges invisibles, comme celui qu'on longe après Sergeac quand, de bon matin, on randonne à vélo vers Saint Genies. Là, tout juste avant de quitter la petite route goudronnée pour plonger dans la forêt, il n'est pas rare d'entrevoir une buse majestueuse quitter les limbes de brouillard pour les cimes ensoleillées des châtaigniers.

C'est à peine si Hozro perturbe la surface uniforme. Il glisse sans bruit, sépare délicatement les filets d'eau qui se rejoignent à son tableau arrière, hésitent, tourbillonnent un peu et retournent à leur destin. Je me penche pour mieux les voir. Tiens, des algues sont prises dans un safran! Non, ce ne sont pas des algues, ce sont des anguilles, enfin, deux sortes de poissons qui se sont collés par leur ventouse et profitent de la balade. Leurs corps ondulent au gré des remous. La vision de ce monde inconnu est un peu inquiétante et évoque le Nautilus au prise avec le calamar géant. Quelques instants de réflexion, je me dis que les deux parasites ne sont pas bien méchants. Peut-être sont-ils amoureux de mon bateau? De bon matin, je montre nos hôtes à Stéphane. Incrédule, il se penche deux fois deux fois au dessus de la filière. « J'ai fait un rêve – lui dis je – la nuit, des centaines de poissons comme ça grimpaient par l'arrière, envahissaient le cockpit et te mangeaient tout cru! » Je crois que j'ai gâché son petit déjeuner.

18- le moment ou jamais

Vous avez compris ce qu'est un mini. Ce que vous ne savez pas, c'est qu'un mini n'est rien sans son spinnaker. Un mini sans spi, c'est comme Marielle Goitschel descendant Val d'Isère sans ski sur la semelle de ses chaussures: c'est pas sexy. Cherchez sur le web des photos ou des video de mini en action: le spi dans la brise, ça « déchire grave »

Pour nous, c'est le moment ou jamais. Le spinnaker est bien rangé dans sa chaussette. Mon expérience avec cette voile se résume à une démonstration sur J24. Manu a tout fait: gréer, envoyer, affaler. Par contre, j'ai lu des tas d'articles, plus ou moins contradictoires sur la procédure. Avec une chaussette, c'est facile. C'est écrit dans le mode d'emploi. Je suis assez content de mon installation. Les cordes passent là, là et là. Tout à l'extérieur des filières, devant le câble, au bout du tangon. Bon, on change de place. Stéphane a la drisse dans la main et moi la barre et les ficelles. Il a un peu une tête de victime, mais assume ma décision stoïquement. C'est une constante chez Stéphane, il n'approuve pas forcément, ne manifeste pas forcément le même enthousiasme que moi, mais fait son boulot. Contrairement à ma femme, il a le sens de la hiérarchie fonctionnelle.

Il est là, au pied du mât, et maintenant, c'est lui qui a le doigt sur la détente. Il attend mon ordre. Mince, la drisse lui a échappé. Le peu de tissus dépassant de la chaussette a pris le vent et hop, le spi s'est gonflé d'un trait, rejetant en tête de mât le grand fourreau de toile légère dans le quel il se trouvait à l'étroit. Le bilan n'est pas totalement négatif. Le mur de toile bleue et rouge est là, devant notre nez, mais impossible de le stabiliser. Il flotte, se dégonfle, menace d'êtreindre les câbles qui passent à sa portée. Je borde les barbers-rollers, oriente le tangon, machine avec l'écoute... Rien à faire, pas moyen de le gonfler durablement. Stéphane récupère la drisse qui pendouille et range le spinnaker dans son préservatif. Résultat des courses: trois minutes sous spinnaker. La voile n'est même pas mouillée. Nous tombons d'accord pour considérer l'expérience comme réussie, malgré le vent peu coopératif et la drisse mal foutue. Le spi est rangé au fond du bateau. Pour un bout de temps, sans doute. Plus tard, quand nous serons arrivés, je vérifierai quand même l'orthographe de « barber roller »...

19- crêve coeur

06/06/2006 – 07:34Z – 47° 40' 17.00" N 10° 21' 57.00" W – heading 240°T – 1025HPa

Hozro file gentiment cap au sud-ouest, vers les Açores, Inch Allah! Je suis allongé sur ma couchette et me laisse bercer par le bruit rassurant de l'eau sur la coque. Parfois, tout s'arrête, j'ai l'impression que nous faisons un tour sur nous même, quelques jurons sur le pont, cliquetis de winchs, bruits de bottes précipités. Il se passe quelque chose. Mais je suis tellement bien dans mon sac de couchage... Soudain, je me réveille pour de bon. Le rythme a changé. Le bateau roule un peu de gauche à droite, très régulièrement. L'atmosphère a changé. Nous allons beaucoup plus vite et notre course est rythmée comme celle d'un wagon passant des raccords de rails: toudoum... toudoum... Je mets le nez dehors. Stéphane est assis contre le balcon arrière, un pied posé sur le winch. « Ça va? On dirait que le vent est plus fort, non? – Oui, ça va »

Je suis impatient de consulter les prévisions météo. Jusqu'à maintenant, la réception des fax fut bonne. Je cale le récepteur sur Northwood et guette le son caractéristique. C'est parti: l'image défile ligne après ligne sur l'écran. Prévisions à 24H: une dépression se creuse sur les Açores. Moi qui croyais que c'était un anticyclone, les Açores! Les isobares (lignes d'égale pression) sont bien serrées, ça doit souffler un peu. Je suis formel, les Pilot Charts n'avaient pas prévu ça.

Les prévisions à 48H ne sont pas plus rassurantes. Dépression stationnaire sur les Açores. Dans le fond, c'est une bonne chose, car le vent tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre autour d'une dépression, il est portant vers Saint Pierre et Miquelon alors que d'habitude, on l'a dans le nez. Mais ça veut dire aussi que l'accès à l'archipel est barré. Et puis ils ont marqué « trough » sur la carte. Ca veut dire quoi « trough » Est-ce comme « rough » – dur, rugueux? Le long de la côte américaine, une dépression fait également son chemin. Elle progresse vers le nord-est, se tord en une spirale caractéristique. Elle est estampillée « trough » comme ses petites sœurs. Ces dépressions là vont souvent se perdre vers l'Islande en se creusant.

La carte suivante prédit le temps qu'il fera dans 5 jours, 120 heures. Elle prend forme ligne après ligne, du nord vers le sud. Labrador, Groenland, Islande baignent dans un calme anticyclone. L'adrénaline afflue dans mes veines. Je sais que les prochaines lignes vont révéler l'ampleur du drame. Si la dépression n'est pas au nord, c'est qu'elle a bifurqué vers l'est ou alors, qu'elle s'est évanouie. Son œil est lentement dévoilé par l'ordinateur, comme si une grande paupière se baissait très doucement. Dans le même temps, la dépression sur les Açores se creuse et opère une division cellulaire vers Gibraltar, accompagnée d'un coup de vent.

Je suis touché à l'estomac. Il me faut digérer cette très mauvaise nouvelle, comme quelqu'un à qui on annonce qu'il est viré. Je débranche l'ordinateur et montre l'écran à Stéphane par la porte de descente. Il tombe des nues. Son regard fouille l'écran noir et blanc à la recherche d'informations compréhensibles. « Et alors? »

Je ne suis prêt ni techniquement ni moralement à affronter une perturbation comme ça. Naturellement, quand on traverse l'Atlantique nord, ça fait partie des risques assumés. Cependant, j'avais imaginé un équipage un peu plus costaud. Là, je crois bien que nous n'avons pas la carrure. Je n'aurais pas du lire le récit de la Fastnet Race 1979: une dépression atlantique butte contre un anticyclone placé sur la Bretagne générant un brutal champs de pression et une violente tempête. 15 marins décèdent.

1, 2, 3, 4, 5 ... On fait demi tour.

4 jours pour rentrer et un pour assurer le coup avant l'arrivée du mauvais temps.

Dieu sait à quoi il rêvait l'instant d'avant! Sa déception est palpable. Mais déception de quoi? Il ne discute pas ma décision. Cette traversée est ma chose, pas la sienne. Le tangon est rangé. Un coup d'œil à l'arrière me donne une idée de ce qui nous attend. La mer a toujours deux visages: celui, aimable, des vagues qui fuient rondement quand on les suit vent arrière et l'autre, celui des lames abruptes et coupantes qui se projettent contre votre étrave. En un lieu donné, on observe ces deux visages selon la direction dans la quelle porte le regard.

Nous faisons lentement demi tour. Une page est tournée. Nous changeons de monde. Hozro se laissait pousser à petites touches dans le dos. Il va maintenant affronter le clapot et le vent. Pam! Pour la première fois, l'étrave retombe lourdement au passage d'une crête. Cette détonation est prémonitrice du calvaire que nous allons vivre les jours suivants. Il faudrait retendre la drisse de grand voile. Mais c'est tellement dur! Et ce foc qui pend sur l'étai comme une guirlande de Noël, pourquoi ne puis-je l'étriquer plus? « Stéphane, tu vois, il faut garder l'empennage de la girouette sur le repère, là... C'est important, car si non, on tire des bords carrés et on ne progresse pas. » Notre environnement ne connaît plus de verticale. Nous évoluons sur un plan incliné où nous devons trouver de nouveaux repères, reconquérir un semblant de confort. Blam! L'avant du bateau tape tellement fort! Est-ce que nous faisons quelque chose de travers? Le mat va-t-il résister à cette torture? Le vent de nord-est nous contraint vers le sud de la Bretagne. Où aller?

[06/06/2006 – 19:34Z – 47°14' 22.00" N 9° 21' 02.00" W – heading 100°T – 1025 HPa](#)

20- où aller?

Ça cogite ferme. Il faut affiner le plan B. Je ne suis pas totalement pris au dépourvu, n'ayant pas tout à fait exclu l'éventualité d'un échec. La navigation vers la terre ferme n'est pas un problème en soi. On a 5 jours avant que la perturbation n'arrive sur nous. Il faudrait éviter de se faire prendre près des côtes. Si non, on est piégé. Tout dépend de la force et de la direction du vent. Pour l'instant, le vent vient de l'est et il faut louvoyer, ce qui allonge considérablement la route. A l'approche du mauvais temps, on peut s'attendre à du vent de sud. Ce n'est guère mieux...

Où aller? Un bateau, c'est pas comme un vélo qu'on case dans le coffre d'une voiture. Et moi, j'habite de l'autre côté de la mare à canards, alors... Heureusement, j'ai fait quelques recherches de « port à sec » sur Google. J'ai eu peu de résultats, mais je me souviens de Loctudy. Ce nom est gravé dans ma mémoire, je ne sais pourquoi. Almanach du marin breton page 356: Loctudy 47 50N – 004 10W, services de gardiennage. Blam, l'étrave cogne dur! Je rentre les coordonnées dans le GPS et analyse les dernières cartes météo. On a intérêt à ne pas traîner car si non, la tempête va nous prendre de vitesse. « Vers Saint Pierre » était une direction simple à suivre. C'était « par là » Un peu plus au nord ou au sud avait peu d'importance, c'est le sens de l'aventure qui en avait. Loctudy, c'est différent. C'est derrière cette vague là qui va ébranler la structure du bateau et notre moral. Et derrière celle là, il y en aura des centaines d'autres. Loctudy, c'est le bout de l'entonnoir. Qui a jamais rêvé de convoyer un Pogo vers Loctudy?

Loctudy morne plaine.

Bon, le GPS annonce la couleur. Pour atteindre notre objectif sans tirer trop de bords, il faut absolument éviter de laisser tomber la route sous le vent. Ça signifie une longue bagarre au prés serré et de la rigueur pour soigner l'angle au vent. J'ai fait quelques sorties dans ces conditions avec le J24 du club. C'est assez drôle de lutter avec la barre pendant une heure ou deux en profitant des surventes pour gagner de l'angle, mais pendant tout une journée?

Je me souviens aussi de la leçon de mon copain Alain qui a hiverné à Saint Pierre: ne jamais tirer de bords trop longs, même si le vent adonne un peu. Il suffit que sa direction change radicalement et hop, on est marron, avec éventuellement le bonheur de repasser là où on était des heures auparavant. En fin de compte, toutes ces contraintes sont les mêmes qu'en parapente. Je ne suis pas complètement à la rue.

21- le serpent sort trop souvent du trou



Les chocs dans les vagues sont répétitifs. Il n'y a rien à faire pour les éviter. C'est tuant, surtout pour le moral. Mon estomac est noué. Stéphane me propose une petite soupe. Non merci, je n'ai pas faim. Une pomme fera l'affaire.

La nuit n'est pas de tout repos. Je ne suis pas du tout accoutumé aux coups de canons qui résonnent dans les entrailles du bateau. Je souffre autant que lui. Le bruit est amplifié par la caisse de résonance de la coque qui est pourtant bien pleine. Le semblant d'ordre du départ s'est commué en champ de bataille, à cause de la gîte prononcée. L'accès à la pointe

du bateau, et donc à nos réserves de vivres, est un véritable parcours du combattant. Nous ne nous sommes pas encore adaptés à notre nouveau milieu de vie et son absence d'horizontale. Pour l'instant, la nourriture n'est pas mon soucis premier. En fait, si, mais plutôt à contre emploi, si vous voyez ce que je veux dire. Je suis allongé dans le ventre d' Hozro, dans son estomac. Il est en train de me digérer. Hozro a envie de me vomir.

Il arrive que Stéphane vire de bord involontairement. Merde! « Quand tu sens que ça ne va pas, tu tires sur la barre! » Au lieu de naviguer avec ses sensations et les repères extérieurs, il a le regard rivé sur la boule rouge du compas. Je lui parle d'angle au vent. Son repère, c'est le cap donc le compas, alors... Ce n'est pas très grave. C'est juste que là, j'aurais besoin d'aide, pas de complications supplémentaires.

J'aurais surtout besoin de me libérer de cette pomme de trop qui me pèse sur l'estomac. « Est-ce que ça te dérange si je m'allonge maintenant? Surtout, appelle moi s'il y a le moindre problème – si possible avant, d'ailleurs » Allongé, je vais mieux. Je sommeille, dors par petits bouts, élude les problèmes. Dans l'angle entre la couchette et la cloison, je jouis de l'exiguïté de l'endroit, de même que les rats aiment les lieux resserrés. Peut-être un réflexe ancestral ou la recherche de la position fœtale. Cependant, le bruit de l'eau sur les flancs d' Hozro est différent. Le bateau est très gîté, mais comme je suis coincé dans un angle, je ne m'en rend pas trop compte. Je dois me donner un coup de pied au c. pour sortir quand même de mon terrier et faire le point sur la situation. C'est mon devoir de patron.

Il fait nuit noire. Stéphane est arc-bouté sur le cale pieds pour conserver l'équilibre. De ses deux mains, il tire pitoyablement sur la barre et, pour la première fois, émet de petites plaintes quand le voilier lofe involontairement et que le foc se met à faseiller. Dans le faisceau de ma lampe frontale, je vois l'eau noire qui passe bien au dessus du liston.

« Mais pourquoi ne m'as tu pas appelé? »

– Je ne voulais pas te déranger. »

On fait quoi, maintenant? Relâcher le charriot d'écoute? Prendre un ris? Quand on est parti pour prendre un ris, il faut en prendre deux. J'ai lu ça. La voile fouette. La bosse de ris (un cordage qui sert à tirer le bas de la voile vers la bôme) résiste. Dans quel ordre doit-on faire ça, déjà? Souquer la drisse d'abord, puis la bosse ou l'inverse? Ça ne suffit pas, le bateau gîte encore. On va prendre un ris dans le solent, c'est à dire en réduire significativement la surface. Je jaillis du cockpit avec le moral d'un poilu partant à l'assaut. A genoux, sangle mousquetonée sur la ligne de vie, je rampe. Nous sommes en permanence reliés à notre bateau par une sangle. Avant de sortir du carré, on se « mousquetone » sur un petit anneau en fond de cockpit et on reste comme ça tout le temps qu'il faut. Là, j'ai passé le mousqueton sur une sangle qui repose d'un bout à l'autre sur le pont. Tout en avançant, je me dis que si je passe par dessus les filières, ma longe va glisser jusqu'en butée et que, si elle ne casse pas, je vais être en piètre position pour remonter à bord.

Le chemin n'est pas bien long, compte tenu de la taille du bateau, mais le contexte hostile. Je fais une pause en m'abritant des rafales ennemies derrière les haubans. Un coup d'œil sous la capuche pour évaluer la situation, puis je repars à l'assaut. L'étrave se lève, salue, pique dans la vague suivante. L'eau balaye le pont, pénètre dans les jambes de mon ciré, puis dans mes bottes. Ça, c'est le début de la fin: quand les pieds sont mouillés, c'est très mauvais signe. Heureusement, il fait nuit noire, et dans le pinceau de ma lampe frontale, je ne vois que l'eau qui bouillonne autour de moi. J'ignore l'état réel de la mer un peu plus loin, mais en fin de compte, ça n'a aucune importance, j'ai un problème et je suis à l'endroit qu'il faut pour le régler. Avec abnégation, je suis agenouillé dans le sens de la marche, jambes écartées pour ne pas perdre l'équilibre. Je trouve que je ferais un bon sujet de film à grand spectacle.

Pour réduire la surface d'un foc, qui est un triangle parfait, on modifie la position des points d'encrage de ses trois sommets. Le hic, c'est que dès qu'on en relâche un, la toile se met à fouetter bruyamment dans le vent et met en jeu des forces considérables pour éviter de se faire ficeler à nouveau. Il doit y avoir une méthode d'école pour minimiser le temps de manœuvre et sa durée, mais là, je dois improviser sur le tas. Il faut se protéger le visage pour éviter de se prendre une gifle et ne pas se laisser impressionner par le bruit. C'est qui le patron, d'abord?

« Stéphane, lâche!

– Lâche quoi?

– Le truc, la corde, la drisse, quoi! »

Je dois changer de place le mousqueton qui tient le point d'amure tout devant. Le lecteur est prié de retenir ce vocabulaire marin, parce que j'aimerais bien que ce blog commence à ressembler à un récit d'aventure à la voile. Avec l'épaisseur supplémentaire du pli de tissus, la pression du vent et le tangage, l'affaire est passablement compliquée. Idem pour les écoutes, ces cordes qui permettent de contrôler le foc depuis le cockpit. La voile bat dans tous les sens. J'arrive difficilement à passer le cordage dans l'œillet, à boucler mon nœud de chaise. » Le serpent sort du trou... » Il faudrait également que le lecteur apprenne à faire le nœud de chaise qui est le nœud marin universel. Évidemment, il y a plein d'autres nœuds, mais c'est juste pour remplir les livres. Au tour de l'autre écoute, maintenant... le temps de la récupérer, la voile s'est libérée de la première car ses soubresauts ont rapidement desserré l'étreinte de la corde qui s'est défilée en douce. Elle est sortie de l'avale-tout et traîne dans l'eau. Nul ce nœud de chaise!

Pas le choix, je recommence tout. Il faut y arriver. Je bosse en faisant abstraction du milieu qui m'entoure. Du mal de mer aussi. L'obscurité rétrécit notre perception du monde et de notre estomac. Les nœuds sont faits. Maintenant, j'enroule le trop de tissus en bas de la voile. Le bourrelet se remplit d'eau à chaque vague. Je glisse vers le rail de fargues. Misère! Les nœuds sont fait, mais rien ne va plus... Je me suis trompé. L'écoute passe à l'extérieur des haubans, alors que c'est l'inverse avec cette petite voile. La tenir de la main gauche pour qu'elle ne puisse expulser l'autre écoute, de la main droite, reprendre le cheminement de la corde et refaire le nœud. Je suis catégorique, la voile est un sport manuel. Il y a sans cesse quelque chose à

réparer, ou des prouesses à réaliser dans les pires conditions avec ses doigts, comme par exemple un nœud de chaise en apnée.

« Stéphane, tire!

– Tire quoi? »

La grand voile a piètre allure. Le foc est mal rabanté. Mais Hozro gîte beaucoup moins. La barre est légère. La situation est stabilisée. La bonne nouvelle me fait oublier la colère: Stéphane doit absolument me réveiller à la moindre détérioration des conditions. Si il me réveille pour rien, je l'engueule et on en parle plus. Autrement, trop tard is to late.

08/06/2006 07:35 47° 13' 07.00" N 6° 58' 31.00" W

v5,9kts h130°T w093/19,9 1024HPa

22- un jour lumineux



Le jour suivant est lumineux. Le ciel, intégralement bleu renforce le contraste avec les moutons blancs que le vent lève partout.

Je suis intégralement malade. La seule position qui me convient est allongé, les yeux fermés. Le bateau cogne, le mat tremble. On entend l'eau qui ruisselle sur le pont. L'écoulement est de courte durée. L'eau reflue avec le tangage. Régulièrement, une vague plus grosse ou plus vicieuse claque contre le franc-bord, envahit le passavant, passe par dessus le rouf et vient mourir dans le cockpit. La porte de descente est heureusement fermée. J'ai scotché les aérateurs champignon qui, grippés ne se laissaient plus fermer. Hélas, il y a une fuite au niveau du pupitre de pilote automatique. Régulièrement, l'eau coule sur mon sac de couchage. Mon ultime refuge est menacé.

Avant de me coucher, j'ai pris la météo. Conditions stationnaires, c'est à dire bonnes... sauf que nous naviguons au près serré, sauf que nous avons fait demi tour, sauf que j'ai

le mal de mer et que l'air est irrespirable car les issues sont closes.

La porte de descente claque.

« Un avion vient de nous raser! Il est passé encore plus bas que le mât! »

Nous sommes au milieu de nulle part et un avion nous rase les moustaches: il veut communiquer avec nous. On se croirait dans une bande dessinée de Tintin et Milou.

« Hozro de —

– Station appelant Hozro, je vous écoute.

– Nous sommes un avion de la douane en mission de surveillance. Vos proches sont inquiets. Pourriez-vous nous décrire la situation à bord? »

Qu'est-ce que c'est que cette histoire? Qui a bien pu appeler les services officiels ? J'avais pourtant prévenu les gens ayant accès au site internet de positionnement que, tant que le bateau avance, il n'y a pas à s'inquiéter!

Dois-je lui dire que je suis malade à crever, que j'en ai marre et que je regrette toute cette histoire?

– Avion des douanes, Hozro, tout va bien à bord. Je répète: tout va bien. Avons fait demi-tour cause météo. Destination de dégagement: Loctudy Je répète: Loctudy!

– Bien pris, Hozro, nous allons donner des nouvelles à vos proches. Bonne route! »

Je suis nul en voile, mais en radio, ça peut aller. Que s'est-il passé? Conscient de mes faiblesses, j'ai voulu compenser par un équipement à la pointe du progrès, comme d'autres compensent des carences inavouables en frimant dans de grosses bagnoles. Hozro possède une [balise de positionnement par satellite](#). Tout le monde peut suivre sur l'internet notre progression au quotidien. L'appareil est placé sur le balcon arrière. De temps à autre, une petite lumière rouge témoigne du bon fonctionnement de la balise. De plus, un bouton de détresse permet d'envoyer un signal quand tout va mal. A ma connaissance, personne n'a appuyé récemment sur ce bouton. D'ailleurs, nous avons peu de visites ces derniers temps. On règlera ça à terre. Il y a plus urgent: il me faut vite un seau... Il est où le seau?

23- tout dégouline

08/06/2006 23:19 47° 25' 07.00" N 6° 05' 07.00" W

v5,4nds h025°T w109/20,9 1017HPa



C'est mon tour de quart. Je suis assis sur le plat bord et je barre. Ce bateau n'est pas à ma pointure. La longueur, ça va, mais pas la largeur. Pour ne pas glisser je dois tendre la jambe ou m'appuyer sur le cale pied en inox. Au moindre mouvement, le support tubulaire échappe à sa fixation et c'est la galère pour le remettre en place. Ça fait un bruit d'enfer juste au dessus de celui qui essaie de dormir. Il faut faire une gymnastique pas possible pour le remettre car je ne peux lâcher la barre dans ces conditions, ne serait-ce que quelques secondes! Le bateau n'est pas trop mal réglé, mais comme on doit sauter un talus toutes les

15 secondes, on essaie d'arrondir un peu le passage de la crête.

Il fait très beau. La brise est soutenue. Nous sommes toujours au prés serré, c'est à dire l'allure la plus proche du vent. On ne peut pas remonter le vent plus que ça. On ne peut pas non plus naviguer de façon plus inconfortable. Le bateau gîte et tape. Les vagues qui viennent à sa rencontre, présentent leur face la plus abrupte. La vitesse du bateau s'ajoute à celle du vent, ce qui renforce les chocs et la sensation de froid. De façon aléatoire et soudaine, une vague heurte plus violemment encore le flanc du mini. Alors, un jet d'eau glacé s'élève par dessus bord et se voit brutalement rabattu par le vent. Le plus souvent, une partie de l'eau s'écoule sur le rouf et l'autre suit le passavant. Elle hésite, reflue. De temps en temps, sans complexe, elle vient imbiber les fesses du barreur. Quand on repose en bas et qu'on entend distinctement le choc puis le ruissellement de l'eau, on se dit « qu'est-ce qu'il s'est pris, le pauvre! » Et quand on est de quart : « Comment peut-il endurer ça en bas? » Alors il faut tout reprendre à zéro: vider les manches, exposer un maximum de surface au soleil et au vent pour sécher plus vite. Hélas, le cycle finit toujours mal. C'est au moment de la relève qu'on se prend le plus gros paquet. Le ciré devra s'égoutter dans le carré. Celui de Stéphane est

détrempé en dedans et en dehors. Ses bottes, à l'allure si confortable, ne sèchent plus depuis longtemps. Quand il se déplace, de la mousse perle à travers le cuir garanti 200% étanche...

Le vent forçait. Le foc est arisé, la grand voile au bas ris: on touche le fond de nos ressources techniques. Il reste le tourmentin orange fluo, mais alors on aborde le domaine de la survie. Ce n'est pas du tout au programme. A tout hasard, je grée le bas étai, un câble supplémentaire qui renforce le mât vers l'avant. Tout est en bas, donc, comme le moral de l'équipage. Les vagues sont extrêmement abruptes. Parfois, l'une d'elle survient, plus haute et plus raide que les autres. Alors je me demande si notre coque de noix va réussir à l'escalader. Dans l'absolu, elles ne sont pas gigantesques, mais si proches de la verticale! Hozro pique dedans, s'arrête presque. Son étrave volumineuse monte, se hisse au sommet de l'obstacle et retombe avec fracas. On appelle ça « planter des pieux » Il bouchonne vaillamment. Rien ne l'arrête. Il continue à tracer sa route vers le continent. On sent bien qu'il lui en faut plus pour renoncer. Les problèmes viennent plus souvent des hommes que des bateaux.

« Ben mon vieux, il encaisse, hein? »

C'est l'équipage qui demande grâce. On tente de se reposer dans une atmosphère confinée. Toutes les issues sont fermées. L'air est épais, tout est mouillé, tout dégouline. On éponge l'eau douteuse qui s'accumule au fond du carré, on essuie les parois, le plafond. Ça goûte par les aérateurs malades, ça ruisselle par le pilote automatique et la mer choisit la moindre occasion de s'engouffrer par la porte de descente entrouverte. Le soleil est radieux, le ciel d'un bleu profond et nous, nous nous terrons dans une espèce de bocal nauséabond. Le bateau est mal préparé. La sécurité est basée sur l'étanchéité: retourné, il doit se remplir le plus lentement possible. Dans notre cas, les aérateurs sont bloqués en position ouverte et l'eau s'infiltré par le pilote automatique. Tout faux.

Les besoins élémentaires réclament une gymnastique incroyable. Enlever le haut. Ôter les bretelles du pantalon de ciré, baisser le ou les sous-vêtements chauds, le slip... D'une main, il faut se tenir quelque part. De l'autre gérer le paquet de vêtements qui enserre vos genoux. Alors, viser l'ustensile prévu à cet effet. Naturellement, c'est à cet instant précis qu' Hozro vous gratifie d'une ruade. Dès que vous aurez ajusté votre auguste à l'endroit tant convoité, il s'agit de l'y garder à tous prix. Vous allez glisser de droite et de gauche, tomber sous le vent, mais à aucun moment le contact ne doit être rompu. Un peu comme quand la navette s'arrime à la station spatiale...

Cette débauche d'efforts est toujours récompensée par le sentiment du devoir accompli et du travail bien fait. Mais la manœuvre n'en est pas terminée pour autant! Il faut gérer le ré-habillage, tout en évitant les débordements accidentels, passer bras tendu l'objet par la porte, le vider et le nettoyer consciencieusement sans tomber à la mer. L'homme de barre expérimenté aura anticipé un regard sur l'infini lointain. Le novice, hypnotisé par le contenant autant que par le contenu, ne pourra éviter un coup d'œil embarrassant. Ainsi va la vie des équipages...

J'ai mal au cœur, j'ai mal à l'âme. Je maîtrise la situation matérielle, bien que les réglages ne soient pas les mieux adaptés, j'en suis certain. La drisse de grand voile n'est pas assez étarquée, je ne sais si je dois tendre les bastaques plus que ça. La barre n'est pas trop dure, mais j'ai l'impression que nous nous traînons. Le moral est à zéro. Je n'ai pas la carrure ni le bagage technique pour affronter sereinement une traversée de l'Atlantique, ni même la moindre navigation côtière. Ma famille me manque et j'ai manqué à mes devoirs. J'aimerais tant sentir la chaleur rassurante de ma femme tout contre moi. On est jamais plus amoureux qu'en mini, au prés serré dans 25-30 nœuds de nordet. Une fois à terre, je mettrai définitivement un terme à cette aventure absurde. Je vomis par dessus bord et reste là, plié en deux sur la filière, hypnotisé par les reliefs de bile qui maculent l'océan, une partie de mes entrailles qui s'épanchent au fil de l'eau.

24- dormir

09/06/2006 10:19 47° 54' 33.00" N 5° 20' 28.00" v5,9nds h155° v137/18,2 1013 HPa



Le soir apporte un répit. La mer s'assagit. On peut sortir le générateur et le mettre en route dans le cockpit. Le pilote automatique a l'air d'aimer ça. Il va prendre la relève pendant la charge des batteries. Malgré le bruit, Stéphane et moi pouvons nous détendre un petit peu.

C'est à dire qu'exceptionnellement, nous sommes assis ensemble. Une pause dans la corvée de barre. Nous sommes en route vers Loctudy. Nous tirons régulièrement des bords pour ne pas nous éloigner de la route, mais maintenant, le vent adonne. Il passe au SE comme prévu. C'est où, exactement, Loctudy? Nous n'avons pas de carte de ce coin là. La dernière s'arrête à la Baie d' Audierne. Après, il faudra se débrouiller avec l' Almanach du Marin Breton.

Stéphane a bon appétit. Il me propose un truc à manger. Je ne peux rien avaler. C'est étrange. Une action aussi naturelle que boire une cuillerée de soupe devient absolument impossible dans ces circonstances. On comprend mieux ce que ressentent les anorexiques. Je ne bois rien, ne mange rien et pourtant, je

continue à uriner régulièrement. Je suis détrempe à l'extérieur et me dessèche de l'intérieur. J'imagine le calvaire des grands malades. Moi, je n'ai qu'à me taire, car je l'ai bien cherché. Le matin révèle une bande de nuages d'altitude qui progresse depuis l'ouest. Le vent vient de là, les nuages sont là... Quand on est face au vent, dans l'hémisphère nord, les dépressions sont à droite... Non, ça ne colle pas. Est-ce que c'est la tempête qui arrive? J'ai du mal à me concentrer. Je rentre les positions des différents feux et bouées de Loctudy dans le petit GPS. Tout est dans l'Almanach. Il suffit de lire. Dans mon état, ce n'est pas une partie de plaisir et je doute que ce soit un bon remède à mon malaise. Il faudra se débrouiller avec ça. Y arriverons nous ce soir? Le mauvais temps nous rattrapera-t-il avant? J'ai assez de lucidité pour renvoyer un peu de toile tandis que Stéphane roupille. Le vent a baissé. Sur le canal 16, j'entends que des baigneurs sont en difficulté dans la baie d' Audierne. On va envoyer l'hélicoptère. Enfin, une frange de terre apparaît. Une tour immense pointe dans la brume du soir. Qu'est-ce que c'est? On dirait un minaret. Je n'arrive pas à l'identifier, faute de documents. J'ai la sensation que nous sommes trop près des terres pour atteindre Loctudy en route directe. La nuit tombe et avec elle le vent. Qu'il était agréable de glisser doucement dans un souffle... Pour moi, c'est ça le meilleur de la voile: avancer comme par miracle sur une mer sans ride. Hozro sait faire ça quand il le veut. C'était la même chose en parapente. J'étais excellent dans les petites conditions où la plupart des autres pilotes allaient « au tas » Par contre, j'étais un peu limite quand il fallait « avoir de l'estomac » dans les grosses turbulences ou le vent fort qui fait reculer. Désormais, nous sommes arrêtés. Le baromètre est descendu de façon inquiétante. Je n'ai pas envie de rester là à attendre passivement et sans carte que la perturbation nous atteigne. Il fait noir. Un voilier pointe son feu vert par notre arrière. Je l'appelle sur le canal 16. Aucune réponse. Un opérateur radio m'appelle sur ce même canal. Il s'agit d'un sémaphore qui ne doit pas être bien loin.



» Hozro, est-ce que vous avez un problème?
 – Notre position est 47 48 36 N 04 24 35 W Il n’y a plus de vent et notre moteur est en panne. La pression atmosphérique baisse rapidement et je voulais demander au voilier qui passe près de nous au moteur s’il ne pouvait pas nous passer une remorque jusqu’au travers de Loctudy. »
 Le voilier en question répond au sémaphore qui l’interpelle, pas à nous. D’un ton condescendant, il déclare que la situation n’est pas si grave, qu’il est pressé, que nous n’avons qu’à jeter l’ancre ici jusqu’à demain... Je n’interviens pas sur la fréquence, car certains mots disgracieux me

viennent à l’esprit.

« Hozro, est-ce que vous souhaitez une assistance? »

J’accepte la proposition, pensant qu’il va nous envoyer le petit bateau hors bord d’un plaisancier local prêt à rendre service. A Saint Pierre, tout le monde accourt au moindre problème. C’est à la fois le signe d’une certaine solidarité entre gens de mer, mais aussi une distraction bienvenue. Nous sommes là sur une mer d’huile à mettre un peu d’ordre sur le pont. Les voiles sont proprement ferlées. Un cordage est prêt pour le remorquage. Le grand minaret projette maintenant un puissant pinceau de lumière. De quel phare s’agit-il? Franchement, j’ai l’air un peu bête, planté là sans carte à deux pas de mon port de dégagement. Notre sauveur approche enfin. C’est la grosse cavalerie: la vedette de la SNSM, tous feux dehors, clignotants bleus, blancs, rouges, oranges... Ça va jaser! Encore un voilier en détresse de moteur hors bord!

Tant pis pour notre amour propre. Nous prenons le cordage qui nous est tendu. Très justement, un membre d’équipage nous conseille d’installer une patte d’oie jusqu’à l’arrière pour bien répartir les efforts, car « ça risque de tirer un peu fort » On est parti. Hozro surfe littéralement. Les safrans sifflent. Je suis inquiet car je me demande quelles seraient les conséquences d’une petite erreur de barre. Ça craque et ça gémit. La ligature que j’avais nouée par précaution à la ferrure d’étai tordue rend l’âme brutalement. Je crois que Stéphane dort. Nous croisons d’innombrables bouées. A chaque fois, je pense que nous sommes arrivés. Ce remorquage est une torture. Je tombe de sommeil. La vedette ronronne doucement à 20 mètres devant nous. Je chute littéralement dans le cockpit à plusieurs reprises, me relève en sursaut. Nous naviguons depuis des heures. Où allons nous?

Enfin, des arbres apparaissent à bâbord. Est-ce que je rêve? Non, nous sommes arrivés dans un port de pêche. Tout est calme. Les chalutiers sont à quai, silencieux. Nous amarrons Hozro à couple de « Margodig » On m’invite à bord pour me parler, un peu à regret, de la facture qui va m’être envoyée. C’est de bonne guerre.

Nous sommes allongés dans Hozro, porte grande ouverte. Dormir au calme....

11/06/2006 15:25 47° 50' 17.00" N 4° 10' 32.00" W v0 h245°T w170/5,9 1021HPa

25- encore une heure, une heure seulement



J'entre-ouvre les yeux. Non, aucune odeur de port de pêche ne filtre par la porte d'Hozro. Le soleil inonde l'habitacle de l'avion. Par le hublot, j'entrevois les premières terres d'Amérique. C'est sûrement le Labrador. Nous passons au nord de Terre Neuve. Il reste au moins une heure jusqu'à Montréal. J'aimerais raccrocher les dernières minutes de mon rêve. J'étais si bien sur ma couchette, bord à bord avec Margodig ...

26- il fait bon



Qu'il fait bon à Loctudy!

Constatant qu'il ne pouvait nous rattraper, « l'ouragan » a mis le cap sur l'Islande. Juste un peu de bruine et puis s'en va... Étrangement, les toilettes du port de plaisance continuent à osciller, mais sans brutalité. C'est agréable, meilleur qu'un petit coup dans le nez et on a pas la gueule de bois. Mon sens de l'équilibre est altéré et je me méfie des pontons flottants, car ma trajectoire est aléatoire. L'appétit est revenu. On déjeune, boit des bières au bar. Nous sommes bronzés et frimons en parlant allemand, notre seconde langue maternelle. Sans doute que là, nous

avons vraiment « l'attitude » Il n'y a qu'à croiser le regard de la serveuse.

La voile, c'est vraiment bien dans les ports. Bernard, équipier de la vedette Margodig vient nous rendre visite, accompagné du jeune militaire qui était de service hier au sémaphore. On discute, on trinque, on est vraiment en vacances. Bernard me conduit chez Locamarine, à deux pas des pontons, et le gardiennage d'Hozro est organisé en deux coups de cuillère à pot. Une petite suée de la carte bancaire et tout est possible. Ils vont le démâter et le transporter dans un hangar situé de l'autre côté de Loctudy. Bernard habite juste à côté et pourra jeter un œil de temps en temps. Qu'est ce que c'est encombrant, un bateau quand on ne sait pas où le mettre, surtout quand on habite à des milliers de kilomètres! Je suis libéré d'un poids considérable. La vie est belle. L'addition sera pour plus tard. Elle va être salée.

On fait tout sécher comme on peut. Il y en a partout sur le pont et dans le gréement, au mépris des principes élémentaires de bonne conduite dans les ports de plaisance respectables.

Mes parents, toujours prêts à prendre la route, sont arrivés à la rescousse. Ils nous expliquent que notre balise de positionnement a eut un défaut. Elle a diffusé des messages erronés et les positions d'Hozro sont passés d'un vert rassurant à un jaune et noir inquiétant après que nous ayons fait demi tour. Alors les parents de Stéphane ont appelé le centre de recherche et de sauvetage. C'est embarrassant. J'avais pourtant bien expliqué que le signal de détresse est de couleur rouge et que tant qu'un bateau avance, c'est qu'il n'y a pas trop à s'inquiéter. L'étiquette jaune, avec un liseré noir, est réservée à une alarme dite « intrusion » En un mot, c'est quand on pénètre dans votre bateau par effraction pour vous piquer votre ordinateur. Toute alarme est transmise par satellite et vous recevez un message à la maison avertissant qu'on est en train de cambrioler votre yôte. Hozro n'est pas équipé de ce dispositif. Ce serait de mauvais goût sur un mini! Je déteste fermer ma maison ou ma voiture à clé, alors mon bateau... Tout le monde sait bien que la clé du cadenas est dans la baille à bout tribord sur le rouf. A Saint Pierre, la clé de la voiture est attachée à une ficelle près du volant pour qu'on ne la perde pas. Une « intrusion » en haute mer est peu probable, à moins d'un acte de piraterie ou alors d'une absence prolongée de l'équipage parti faire un tour. A terre, famille et amis ont échafaudé toutes sortes d'hypothèses, comme l'intrusion d'eau dans les cales. Bref, la balise a failli à sa mission. Il faudra trouver la cause de la panne.

J'ai bien fait d'acheter un billet aller-retour sur Halifax. Je me suis longtemps demandé si ça n'allait pas me porter la poisse. En fait, je ne le sais toujours pas.

Ma femme et mes fils sont à porté de téléphone, mes parents sont là et Hozro aura une place au chaud cet hiver. Le confort et le sentiment de sécurité, piliers d'une vie bourgeoise bienheureuse, font oublier les affres du retour à la côte, le doute, le mal de mer et la honte.

C'est fou tout ce qu'on peut caser dans un mini! Quand vous croyez qu'il n'y en a plus, et bien il y en a encore. Je fais cuire les œufs dans la cocotte. Je range dans des caisses la tonne de nourriture dont je ne sais que faire. Bernard en gardera une bonne partie dans le local de la SNSM. Je précise que les bières sont à leur disposition. Je vais devoir abandonner mon bateau à des inconnus: le chantier ne peut le sortir de l'eau tout de suite. Quelques photos, un dernier coup d'œil. Batteries, générateur, voiles... tout tient dans le Berlingo. Je suis pris d'une grande lassitude, malgré l'atmosphère de vacances, le soleil, le pique-nique. Moins que l'échec, c'est le bilan de l'aventure qui m'affecte: des mois de préparation, la nourriture pour 30 jours de mer et la déception de ceux qui nous attendaient à Saint Pierre. Nous avons fait une sacrée balade malgré notre incompétence. La décision du demi tour nous a peut-être sauvé d'un désastre.

Aux Tuilières, je suis allongé dans l'herbe rude. Je contemple les cumulus médiocris qui accompagnent la brise légère. L'air vibre de milliers d'ailes et toutes sortes de pattes explorent le pré aride. La vie est tellement facile ici! Je me lève, bois un coup, planque les clés du pigeonier. En quelques minutes sous le soleil assommant, je descends le sentier millénaire, sursaute aux mouvements saccadés des rapiètes (lézards) sur le mur du cimetière (refait), gagne la fraîcheur de la rivière. A 19 heures, la cloche annonce l'apéritif et on refait le monde dans la petite cour. Ma pagaie verte et rouge est debout derrière la porte de la cave. Les insectes font des ronds sur l'eau autour de la barque.

A 19 heures, quelque part, quelqu'un implore le vent, un autre maudit la tempête, vomit ses boyaux par dessus le bastingage.

27- Hägar-Dünor ou mon Pen Duick à tête jaune



Descendu de l'avion, je devine Félix et Ursel qui, main en visière, me cherchent du regard à travers la vitre fumée du hall. Je rentre à Saint Pierre par la petite porte, celle de l'aérogare, là où Christine et Émile m'avaient dit adieu quelques semaines plus tôt. Elle m'avait offert un livre passionnant sur l'histoire de la pêche à Saint Pierre, que j'avais englouti bien avant mon atterrissage à Bergerac. A la fin du 19ème siècle déjà, on remarquait une baisse de la ressource en morue. Imaginez cent ans plus tard l'état des stocks après le ratissage des bateaux-usine et

les gaspillages de toutes sortes!

Les retrouvailles sont émouvantes. Je peux serrer contre moi ceux que j'aime. Il faut expliquer, tout expliquer. Bien entendu, chacun a son avis sur la situation météo, la panne de la balise de positionnement. Avec un équipier expérimenté, peut-être? Personnellement, je ne l'étais pas, mais me serais-je entendu avec un moustachu du circuit mini ou un vieux briscard « made in Les Glénands »? Avec Stéphane, au moins, la retraite fut digne et conviviale. La page est tournée. Hozro doit être bien calé dans son hangar à cette heure-ci. Il va avoir le temps de sécher. Les frais de gardiennage sont payés pour les six mois à venir. J'ai le temps de réfléchir à notre avenir commun. Prendre du recul, comme dirait votre épouse avant de faire ses valises pour toujours.

Mon programme de navigation reprend son cours naturel: kayak de mer et sortie avec l'école de voile. La déconvenue de juin dernier n'est pas totalement négative: je peux reprendre la construction de mon doris, petit bateau à voile et avirons. Les chantiers navals amateurs sont souvent victimes de leur durée. Entre le projet et la mise à l'eau, il passe tellement d'eau sous les ponts que le programme de navigation du constructeur a le temps d'évoluer. Le projet initial ne correspond plus aux ambitions du début, et souvent, le bateau mort-né finit au fond d'un jardin. Hozro est venu phagociter mon projet de construction. Il est temps de réagir.

Dès l'annonce de ma mutation à Saint Pierre, j'ai entrepris de me former aux choses de la mer. Mon premier bateau fut un kayak pliant avec le quel je réalisai quelques belles randonnées sur les rivières de l'est de la France. Puis l'idée de fabriquer à Saint Pierre ma propre embarcation fit doucement son chemin, stimulée par la découverte sur l'internet de nombreux plans de voiliers. Je découvris l'existence d'embarcations séduisantes, comme le Seil, qu'on peut gréer d'une voile ou mener à l'aviron. Le projet de traverser l'Atlantique en mini vint télescoper cette entreprise. Mes ambitions avaient enflé trop rapidement. Ma déconvenue avec Hozro venait à propos pour donner un second souffle à la construction navale. J'ai de la chance, je suis retombé sur mes pieds. Je bouffe la vie comme mon rabot électrique avale le spruce de mon mât creux en lamellé collé! Ça marche au poil, mais gaffe de ne pas se faire avaler le bout des doigts.

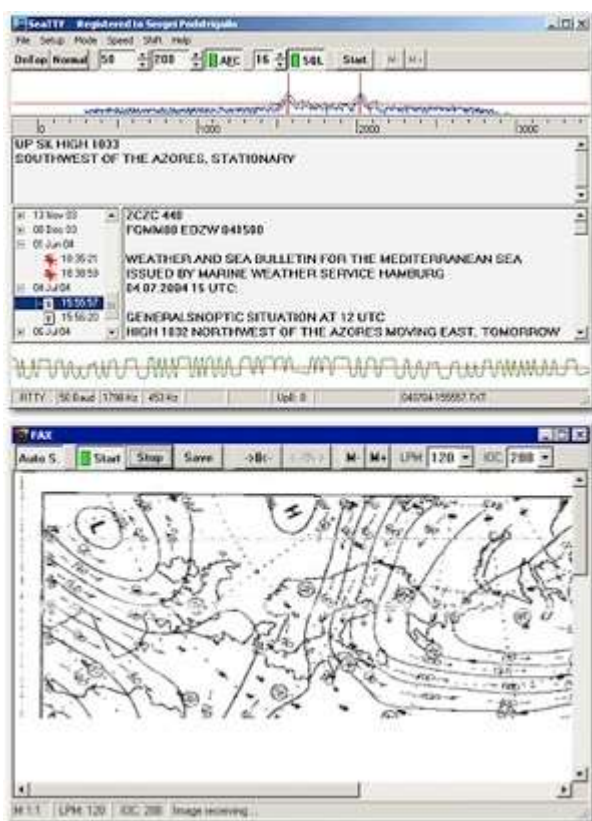
Aujourd'hui, la coque est retournée, mais il reste encore un sacré boulot. L'ouvrage du bois est enthousiasmant et me déconnecte complètement du passé tout frais. Il faut fabriquer le plat-bord, les bancs, la dérive, etc. J'aimerais bien mettre ce bateau à l'eau en août, pendant la visite de mes parents et de mon fils Benjamin. En fait, une bonne partie des trois semaines qu'ils passent avec nous est consacrée à la découpe des ultimes pièces de contre plaqué, ajustage, ponçage, vernissage, peinture. Les tâches les plus ingrates sont dédiées à mon père. Il réalise une grosse part d'un boulot fastidieux ainsi que le façonnage des avirons. Benjamin se spécialise dans l'application des vernis. A peine le petit déjeuner avalé, ça commence à sentir la sciure de bois et le diluant dans la maison. Par chance, le temps est particulièrement agréable. On peut travailler au soleil, essayer l'emplanture du mât, mesurer les écoutes. La fonte du petit lest en plomb, fourni

par un voisin ayant démantelé la salle de radioscopie de l'hôpital, prend des allures mystérieuses. Les morceaux de métal, placés dans une vieille casserole, sont chauffés dans notre barbecue, un modèle canadien à gaz extrêmement pratique pour cette opération. Une fois liquéfié, le plomb est coulé directement dans la dérive en bois. Mieux vaut ne pas s'en faire tomber une goutte sur le pied! Fin août, je suis armateur de deux voiliers en état de naviguer, dont l'un est du mauvais côté de l'Atlantique et l'autre rivalise avec les fleurs de pissenlits dans le jardin.

Celui là, je l'ai intégralement fabriqué avec les moyens du bord et les matériaux disponibles sur l'île. Dans les deux cas, je suis parti de rien, je n'avais aucune expérience uniquement l'esprit d'entreprendre. Hélas, si l'interprétation des plans, la recherche de solutions, les essais-erreurs se sont accommodés de multiples arrêts sur image pendant les périodes d'incertitude, la traversée de l'Atlantique réclame plus d'aptitudes à réagir immédiatement aux situations imprévues. On ne peut reprendre une manœuvre comme on découpe une nouvelle pièce de bois.

Enfin, [Hagar – Dunor](#) 1er – on m'a souvent demandé ce que ça voulait dire – glisse sur les bois d'échouage et se dandine à la surface du Petit Barachois. La famille est réunie un verre à la main devant le cabestan numéro 53. Un coup de schnaps est servi au Vieil Homme afin d'attirer ses bonnes grâces. La brise légère suffit à gonfler les belles voiles à l'ancienne et nous faisons quelques ronds dans le port. Le bateau marche bien. Dériveur volage, certes, mais suffisamment stable pour ne pas risquer de chavirer en conditions normales. J'apprendrai à naviguer seul à bord, à virer vent de face ou arrière, à gréer ou dégréer le mât en pleine mer. Je débute à 50 ans et en autodidacte le programme de navigation d'un Optimist, la nage à l'aviron en plus. Assez léger pour être mis à l'eau par une personne seule, Hagar ne connaît pas de saison, alors que les « grands » voiliers sont désarmés dès la fin octobre. On peut naviguer en plein hiver, à condition de porter une combinaison sèche et une sous-couche bien chaude car personne ne survivrait à une chute dans l'eau qui flirte souvent avec les températures négatives. Ensuite, il faut du vent faible, ce qui arrive parfois et un moyen de se réchauffer pieds et mains. Alors, on est le maître de la rade de Saint Pierre déserte en cette saison. Les bateaux hors bord hivernent et les pontons flottant sont rangés. Seule au monde, la livarde pointe son doigt vers le bleu profond du ciel et l'ocre-brun des voiles éclate sur la neige des berges. Entre les tempêtes, de somptueuses journées ensoleillées s'offrent à la petite coque jaune. Je sais que l'entraînement avec Hagar n'est pas anodin. Il réclame de l'autonomie, de la prise de décision et du réflexe, même si le voyage ne dépasse pas le Grand Colombier ou l'Île aux Vainqueurs. Excellent entraînement.

28- hiver



L'hiver marque un changement de rythme. L'action devient plus intérieure. L'imagination prend le pas. Les affres de notre demi-tour sont fermées à double tours dans un coin de ma mémoire. Les bons moments, eux, servent de terreau à tous les fantasmes. « Recherche équipier expérimenté pour convoier mon Pogo1 de Loctudy à Saint Pierre et Miquelon » J'obtiens des réponses: des « pros » du circuit », des jeunes tout fous qui rêvent de course au large et même une demoiselle qui hélas « ne pourra pas donner suite à cause de ses examens » Avec le recul, je me dis aujourd'hui qu'aucun navigateur expérimenté ne pouvait répondre positivement à une telle annonce. Qui sacrifierait cinq précieuses semaines du printemps pour partager l'espace confiné d'un mini avec un cinquantenaire inconnu? Je les vois d'ici, les jeunes loups flairant la bonne affaire, fouiller dans les Pilot Charts à la recherche de Saint Pierre et Miquelon. Ah, c'est pas aux Antilles? Mais on a le vent dans le nez tout le temps, l'eau est à 6°C et il y a du brouillard tous les jours! Personnellement, je sais tout ça, mais ces paramètres ne sont pas rédhibitoires

tant qu'il s'agit de naviguer dans sa tête. La pratique est une autre musique!

Le jour, je décortique les catalogues d'accastillage. J'engloutis des pages de forums techniques sur le décodage de la radio BLU ou le réglage des voiles. J'en commande de neuves, un régulateur d'allure, du matériel électronique et de la documentation marine. Le génois d'origine est bon pour la poubelle. La grand voile n'est pas trop moche, mais tant que j'y suis, j'en commande une nouvelle. Une voile de cape aussi: c'est rendu obligatoire par la classe mini, alors ça ne peut pas me faire de mal.

L'expérience de juin dernier a montré une chose: la barre est une vraie corvée, surtout au près quand on se fait asperger toutes les cinq minutes. Impossible de lâcher le volant plus de quelques secondes. La vie à bord se résume aux repos et aux quarts. Impossible de manger tranquillement en tête à tête dans le carré, de bouquiner, d'être malade en paix. Le régulateur d'allure est un pilote automatique mécanique qui fonctionne avec la force du vent et de l'eau. Mes lectures confirment que c'est un appareil magique qui permet de parcourir des milliers de miles sans devoir barrer. Il n'existe pas de modèle récent adapté à la taille de mon Pogo. Alors un fabricant se propose de concevoir un support sur mesure. Je passe donc commande, en ligne, de cet appareil que je ne verrai qu'au moment de sa livraison. Prions pour que les cotes soient justes!

Je participe à des régates virtuelles, suis assidument les courses au large. Le soir, allongé dans le noir, il ne s'agit plus de planifier. Le cerveau est sur la position « rêve » C'est délicieux. La couchette est confortable. Le bateau glisse sans heurt sur la longue houle atlantique. Je suis seul à bord, mais le pilote fait le boulot, l'AIS et l'Activ'Echo veillent. Je peux dormir sans crainte. Vers minuit, je m'offre un bon café, quelques biscuits et j'envoie le spi. Bien calé à l'arrière du cockpit, je contrôle facilement les embardées. La lune nous éclabousse de lumière. Je guette la vague qui approche. Le tableau arrière se lève un peu et Hozro accélère. L'eau jaillit de part et d'autre de l'étrave et le bateau déjauge, dévale la pente dans un chuintement. Les secondes se font éternité. Le spi corne un peu, puis s'ouvre délicatement. La loupiote rouge du loch souligne fréquemment des nombres à deux chiffres. L'eau mousse derrière les safrans qui déchirent deux longs sillons lumineux. Hozro file vers l'Amérique. De fait, je m'endors... Jouissance.

29- changement de joueur



« Bonjour, vous recherchez toujours quelqu'un pour votre Pogo? Je suis intéressé, n'hésitez pas à me tenir au courant. Cordialement. Franck Lesage »

Franck souhaite devenir marin professionnel. Il est moniteur de voile et possède lui-même un petit bateau. Bien qu'il ait peu d'expérience au large quelques traversées de la Manche quand même, je crois avoir trouvé la perle rare. D'entrée, il reconnaît le caractère du projet: les « pilot charts » pronostiquent une longue navigation au près et il faudra beaucoup de motivation pour réussir. Je vous ai déjà parlé de ces cartes. Le

doigt sur l'écran, on dessine la trajectoire souhaitée, évite les tempêtes, contourne les icebergs. En juin, on a 60% de chances de ne pas avoir de brouillard sur les bancs. Les tempêtes extra-tropicales passent au nord de Terre Neuve. La température de l'eau est 6°C J'imagine un jeu comme le Monopoly basé sur ces cartes: cap Finistère, tirez la carte chance. Si vous passez par La Coruna, recevez 2000€

Frank réserve son billet de retour vers l'Europe dès février. C'est bon signe. Un gars qui a un billet en poche ne renonce pas si facilement. Nous communiquons peu. Mes questions restent souvent sans réponse, mais c'est probablement un problème de logistique. On ne fait pas ce qu'on veut quand on est étudiant. « Je rentre en France continentale fin mars pour un stage professionnel (un prétexte!) Je serai à Toulouse

pendant une semaine, puis j'envisage de monter à Loctudy pour faire le point sur mon bateau: peut-être pourrions-nous nous rencontrer à cette occasion. Je pense que tu n'as pas de vacance à ce moment là, mais je pourrais me déplacer afin que nous fassions connaissance? »

Mon père semble bien content de me servir de chauffeur. Comme d'habitude, il a peaufiné l'itinéraire sur la carte et tout noté sur un calepin datant de l'époque où il travaillait dans la quincaillerie. On ne jette pas une page blanche, même si elle a jauni au fil des ans. Ces carnets de commande, ces agenda défraîchis appellent une foule de souvenirs du passé, ce temps « qu'on ne rattrape plus » L'un des souvenirs les plus forts de mon enfance est celui des « tournées » que je faisais de temps en temps avec lui. Il rendait visite à toutes sortes d'artisans ou gros agriculteurs. Parfois, je devais attendre dans la voiture, devant la porte des clients les moins sympathiques. Mais le plus souvent, j'avais le droit de traîner dans les ateliers de serrurerie, de mécanique, de menuiserie, parfois même chez un maréchal ferrant, dans ces lieux qui sentaient la graisse ou la sciure et où l'imagination humaine prenait corps. Certains ateliers étaient encore équipés d'un système de transmission de la force par courroie et poulies. La fermeture d'un gros interrupteur à cavaliers mettait en branle tout un réseau de courroies plates qui chuintaient sur les réas, se croisaient en un réseau fascinant et assuraient la rotation des machines. Mon père notait les commandes des clients: des vis, des pointes de couvreur, des boulons pour les presses à foin, et de temps en temps un poste à souder ou une perceuse portative. J'écoutais les conversations des adultes sur la réparation de tel ou tel moteur, la soudure à l'arc, les astuces du menuisier. Il y avait aussi les drames de la vie au travail, les doigts emportés par la toupie, l'incendie dans le garage ou la chute du couvreur. J'ai appris plus de choses en regardant et écoutant que je ne l'aurais fait dans un cours magistral. J'apprends surtout que peu de problèmes techniques sont insolubles, pourvu qu'on soit un tantinet astucieux. La débrouillardise est une qualité fondamentale pour qui souhaite traverser les océans. Comme le dit Roland Jourdain: « Pour moi, un très bon marin, c'est quelqu'un qui sait faire autre chose que de la voile. Et c'est ce qui différenciera toujours les plus grands de ceux qui sont derrière »

Nous faisons un crochet par Nantes pour rencontrer Franck. Nous buvons une bière sur une terrasse devant la gare. C'est un privilège que j'apprécie, car il n'y ni gare ni terrasse à Saint Pierre. Franck ne parle pas beaucoup. C'est une qualité dans le milieu du sport où les bavards sont légion. Il a participé à quelques convois en Bretagne et navigue pratiquement chaque semaine. Franck est l'opposé de Stéphane. Il est peu loquace et n'écrit pratiquement pas. Je parierais qu'il ne connaît même pas la fable du serpent amoureux d'un arbre qu'il enlace d'un joli nœud de chaise. Je trouve qu'il n'a pas trop « l'attitude »

30- pas la carrure



A Loctudy, nous découvrons Hozro dans un coin du hangar, au milieu d'un tas de bateaux divers. Il est là, posé sur son bulbe, calé par des madriers. De face, on dirait une soucoupe volante. La carène est lenticulaire, très plate en dessous. Je découvre l'impact d'un choc sérieux sur le bulbe de lest et le voile de quille. Hozro a eu une vie avant de croiser la miennne. Je redresse au marteau avec douceur la ferrure d'étai qui me faisait du souci. C'est une pièce d'une importance vitale. Je suis soulagé qu'elle soit à peu près droite, maintenant, même si je suspecte de petites fissures à la racine de la cornière. Nous travaillons d'arrache-pied car les jours sont

comptés, et la moindre opération prend un temps fou. A midi, nous déjeunons dans un restaurant ouvrier, et le soir, logeons à Quimper. Quelques balades à pieds nous permettent d'hummer le parfum de l'estran. Un soir, nous décidons d'aller pique-niquer dans les rochers du rivage, au pied d'un grand phare carré. C'est le phare d' Eckmüll, un des plus puissants de France. Il est situé dans le village de Saint-Pierre : 65 m de haut,

307 marches, feux blancs à éclat toutes les 5 secondes. C'est lui que je vis au loin l'année dernière et que je ne pus identifier faute de carte du coin. La prochaine étape nous conduira donc de Saint Pierre à Saint Pierre.

« Salut Franck! Nous avons bien bossé... mais pas assez. Il aurait fallu une semaine entière. Ceci-dit, j'ai pu faire l'inventaire des tâches à réaliser plus tard. Le bateau est bien sec, mais couvert de poussière. Beurk! J'ai discuté avec le patron de l'entreprise qui va s'occuper de la remise à l'eau. Je lui ai demandé de nous préparer une belle carène toute neuve, de changer les drisses de GV et de foc et d'autres bricoles. Nous sommes rentrés en Dordogne en passant par La Rochelle: j'y ai rencontré un cousin qui a un joli Coco (je ne savais pas) et j'ai rendu visite à l'entreprise ASMER qui va fabriquer mon régulateur d'allure. Beau matériel! Il y avait plusieurs mini en attente d'une prochaine course qualificative. De très beaux et de très très moches! – D'accord pour le gilet automatique.

– J'ai reçu les cartes que j'avais commandées à STW: maintenant, j'ai les cartes de tout le trajet (en noir et blanc), France, Espagne, Portugal, Açores et Canada Atlantique. Tout ça en plus de la cartographie de mon ordi. portable... tant qu'il marche. Ca devrait suffire, sauf si nous nous déroutons vers les Antilles! – Bien sympa la petite bière devant la gare. @+ JM »

Le temps presse. Je règle une fois de plus les questions d'intendance, avec la planification compliquée du voyage aller en avion. De toutes les « colonies » françaises, Saint Pierre et Miquelon est la plus proche de la capitale, mais aussi la plus compliquée à rejoindre. Sauf peut-être en voilier? Je négocie mes congés, organise des remplacements avec mes collègues. Si seulement j'avais deux mois de libres, je pourrais envisager les choses avec plus de sérénité! Je suis au jour le jour l'évolution de la météo sur l'Atlantique. En France, « ils » jouissent d'un printemps merveilleux avec beaucoup de chaleur et de soleil. Je sais que c'est trop tôt. Beaucoup trop tôt. Le retour de balancier risque d'être sévère. La correspondance avec Franck est maigre. Et puis un soir:

« Je ne sais pas si j'ai la carrure pour traverser l'Atlantique. J'ai le mal de mer. J'ai fait un voyage en Manche. La mer était formée. J'ai été malade. Ça ne s'est pas très bien passé.»

C'est la tuile. Il a du ruminer la question dans son coin ou bien discuter avec de mauvais conseillers.. Je trouve honnête de sa part de me prévenir, mais ça ne m'arrange pas du tout. A quelques semaines du départ, je n'ai pas vraiment de choix. Je le rassure en lui répondant que j'ai également le mal de mer mais que je le gère. Après coup, je me rends compte que cette réponse n'avait vraiment rien de rassurant! L'affaire est lancée, j'élude le problème, je fais un déni de mal de mer. Deux malades à bord, c'est sans doute... deux de trop. On verra bien.

A l'aéroport, Christine m'offre un nouveau livre: « Le phare du bout du monde » de Jules Verne. Ce rituel est touchant. Nathalie a apporté deux petits paquets contenant un chapeau, des crèmes de protection solaire et un t-shirt. Un cadeau pour chaque membre d'équipage. C'est tout naturellement qu'elle endosse le statut de sponsor unique. D'habitude, les récits de course au large débutent par d'ennuyeux chapitres sur la recherche de sponsors. On dirait que les skippers ne font que ça de toute leur vie: chercher des sous. Mon couplet sur le sujet est terminé: je n'ai pas cherché de sponsors car cette démarche eut été ridicule. Et puis le sport ne s'accommode pas de gros sous. On doit faire avec ceux qu'on a.

J'embrasse tout le monde et passe la petite porte. Ma femme et mon fils Félix s'en vont tête basse vers le parking. Ils ne se retournent pas. C'est pas la joie.

31- Hozro who wouln't float



Nous faisons une escale à La Rochelle pour prendre livraison du régulateur d'allure. Pour confirmer ses choix, le concepteur m'invite à un petit tour de la zone technique des Minimés, à la recherche d'un Pogo de la même cuvée que le mien. Est-ce qu'il ressemble à celui-là? Oui, c'est le même. Mis à part peut-être... Nous en profitons pour faire la bise à mon cousin Louis qui est propriétaire d'un Coco. C'est également un mini, mais d'une génération antérieure au mien. Il est très joli dans sa livrée vert pistache et garde l'entrée du ponton numéro 2. Il en a de la chance, mon cousin, d'avoir son joujou juste devant la maison! Pas de

temps à perdre, nous filons vers Loctudy où nous emménageons au Renouveau, au milieu des pépés et mémés en retraite. Naturellement, mes parents rencontrent à la cantine des connaissances de connaissances perdues de vue depuis longtemps. Ça discute ferme et le pichet de rosé délie les langues.

Evidemment, Hozro n'est pas à l'eau. La carène n'est pas prête, le moteur dans l'état où je l'ai laissé l'année dernière. Le chantier doit tout faire en vitesse. J'appareille dans une semaine! La préparation de la coque se résume à un coup de peinture antisalissure vite faite. Le tracteur descend la cale de mise à l'eau et Hozro retrouve délicatement son élément préféré, à un jet de pierre de son lieu de naissance. Ce détail n'est pas anodin. Hozro me ferait-il le coup du « Bateau qui ne voulait pas flotter », qui refusait de progresser vers l'ouest, redoublant de ruse pour ramener son propriétaire, Farley Mowatt, vers Muddy Hole – Trou Boueux où il avait été construit? J'adorerais qu'Hozro me contraigne vers Muddy Hole, à Terre Neuve, et non vers Combrit Sainte Marine!

« Nous avons fait la révision du moteur, il marche bien » L'employé chargé de conduire le bateau à sa place de port tirent sur le lanceur. Ça fume et ça ronfle.

Il embraye et son collègue largue les amarres. Quelques mètres plus loin, je les vois désespérément agrippés à une yole qui se trouvait fort opportunément à portée de gaffe. C'est pathétique. Le moteur est mort. Ce n'est pas une nouvelle, il est mort depuis longtemps. Que de temps perdu! Je n'ai d'autre choix que d'en acheter un neuf, négocié à un bon prix, mais tout de même... Le mât est posé à même le goudron du parking. Il faut encore changer les drisses, le câble de l'antenne radio, l'ampoule du feu de signalisation. J'en profite pour inspecter les haubans. Plusieurs brins des câbles en acier sont rompus. Il ne serait pas raisonnable de partir comme ça. « Combien de temps faut-il pour commander ces haubans? – On les aura après demain. » Parfait, avec des haubans neufs, j'aurai l'esprit plus tranquille.

Franck ne donne aucun signe de vie. Je l'appelle au téléphone. Sur un ton laconique, il m'informe qu'il a pris un petit boulot « en attendant » En attendant quoi? Je suis perplexe. Une information a du m'échapper. Il sera là dans deux jours.

Le montage du support de pilote automatique s'avère compliqué. Il nous faut presque 3 jours pour mener l'installation à bien. Rien de spécial sur le papier, mais nous préférons y regarder à deux fois avant de cribler le bateau de trous de 6 mm. En fait, tout va de travers: l'évacuation de la pompe de cale tombe pile en face d'une fixation. A moins que ce ne soit l'inverse... Une vis d'accouplement de la barre nous refuse les quelques millimètres indispensables à l'horizontalité du tube censé acquérir cette propriété (l'horizontalité) Mon père et moi devons travailler à l'intérieur du tunnel d'évacuation d'urgence ou bien penchés par dessus bord au raz de la ligne de flottaison. En évitant si possible de laisser tomber la clé à pipe de 13! Le support

tubulaire est modelé à la forme voulue en le coinçant dans un gros taquet du ponton. Ça marche, mais on a eu chaud!

Qu'est-ce qu'un régulateur d'allure? Il s'agit d'un appareil mécanique qui dirige le bateau à l'insu de votre plein gré. Une girouette mesure les variations du vent et commande une autre girouette qui est placée dans l'eau. Si vous jouez à incliner votre main par la portière de votre voiture, vous n'aurez pas trop de peine à résister à la pression, du moins aux vitesses subsoniques. Faites la même chose en mettant votre main dans l'eau, par exemple depuis un bateau hors bord, et vous constaterez rapidement qu'on ne peut pas résister à la puissance de l'eau. Et bien la girouette immergée suit les mouvements de la girouette aérienne et profite de la pression de l'eau pour agir sur la barre avec une force considérable. Elle est assez costaute pour gouverner le voilier. La transmission du mouvement se fait par l'intermédiaire de ficelles réglables, ou drosses, de part et d'autre de la barre.

J'ai découvert tout ça en déballant mon appareil sur le ponton de Loctudy... Le système est simple dans son principe, mais redoutable dans sa mise au point et ses réglages. Les frottements mécaniques doivent être réduits autant que possible. Une fois installé, le régulateur a belle allure, mais j'ai un problème: impossible, avec les moyens dont je dispose, de percer l'acier inoxydable et assurer correctement la liaison des ficelles sur la barre. Je bricole donc une ligature que j'espère suffisamment résistante.

Les aérateurs « champignon » sont changés. Les fuites colmatées. Le ravitaillement complété. Les nouvelles voiles sont hissées. Ouf, les cotes étaient justes et la grand voile est parfaitement adaptée à la longueur des espars, ce sera un souci de moins.

Franck est arrivé. Le moteur et les haubans aussi. Je ne chôme pas, mais l'ambiance est bonne et mon voisin m'offre même quelques coinçeurs démodés qui dépareillent son accastillage de pont. Il nous invite aussi à boire l'apéro à bord de son navire – un First 260 – retenez bien ce nom. C'est un ancien de la marine marchande, bourré d'expérience et d'anecdotes à raconter. Le bateau ne paye pas de mine, mais on est bien assis pour trinquer. Le capt'ain discute longuement avec Franck, car ils sont en quelques sortes de la même maison... Nous apprenons aussi qu'il est spécialiste des Glénans où il adore naviguer, surtout la nuit. Impressionnant.

Pendant que je fais les dernières courses et un point météo sur l'internet à Quimper, Franck aide à remâter le bateau. Le nouveau câble d'étai, celui qui maintient le mât à l'avant, est beaucoup trop long! Au moins 30 cm. Je ne sais pas comment on peut se tromper à ce point... On est samedi, la situation météo est favorable et lundi est férié. Je ne veux pas perdre de temps. J'accompagne un employé du chantier et nous retournons à Quimper pour faire recouper le câble. On pourrait en rire s'il ne s'agissait d'une tentative de traversée de l'Atlantique nord. J'aurais souhaité un peu plus de sérénité à quelques heures du départ. Par chance, le gars recoupe et sertit notre câble sans rechigner.

D'après mes investigations, la situation météo est plutôt bonne pour les trois jours à venir au moins. Un anticyclone est centré sur le cap Finistère et se prolonge sur la façade ouest du Portugal. Nous donnons un coup d'accélérateur à la préparation en ajustant, un peu au hasard, le ravitaillement du bord. Franck achète du chocolat supplémentaire et de la bière. Bonne idée.

Je ne suis pas satisfait de la manière dont j'ai rangé tout ça dans la pointe du bateau. Ça va être une nouvelle galère pour atteindre ce qui est stocké à partir du deuxième rang. Mais c'est trop tard. Pas question de tout ressortir, il faut profiter du beau soleil et de la chaleur pour filer au plus tôt.

32- la erse à un bouton



Le temps est presque beau et nous sommes presque prêts. Nous quittons la jetée rassurante pour la grande aventure. Faute de temps, nous n'avons fait aucun essai en mer. Ce départ est notre essai. Si tout va bien, on continue, si non, on rentre au port. Refrain connu.

Je ne téléphone pas à ma famille. Ces moments sont trop durs. Ils savent que nous sommes sur le point de partir et constateront notre progression grâce au satellite.

Viser entre les deux cardinales, puis virer vers l'ouest et le Nouveau Monde. L'ambiance est détendue. Franck sait barrer, un point à son actif. D'emblée, il souhaite essayer le spi. C'est normal, il est à bord d'un mini, le spi s'impose. Le vent est arrière. A tribord, on distingue le phare d'Eckmühl qui me nargue. Par superstition, je ne lui fait pas de bras d'honneur. Mais l'envie ne me manque pas.

L'expérience pourrait être concluante, mais la porte de sortie de la Basse Malvic arrive à toute allure. Nous n'avons pas fait de calcul de marée et je ne souhaite pas filer « à travers champs » car la carte montre différents objets contondants tapissant les fonds de l'anse de Bénodet. Le spi est donc remballé. Le vent nous autorise un cap direct vers l'ouest. A bâbord, on devine les Glénans, ce lieu mythique où non seulement on apprend à bien faire de la voile, mais en plus on fait de vous un homme. C'est ce que dit la publicité. Nous croisons notre voisin de ponton qui rentre de son jardin secret. mais pourquoi navigue-t-il au moteur? Personnellement, je souhaite quitter rapidement ce lieu truffé de bouées et de rochers hostiles, car je ne sais plus exactement où nous sommes. Vivement le large!

La nuit tombe. J'allume le feu de position en tête de mât. Il ne fonctionne pas, malgré le changement d'ampoule par le chantier. Je contrôle le fusible. Rien à faire. Je m'en veux à mort: partir pour une traversée de l'Atlantique et oublier de vérifier son feu de signalisation! Erreur de débutant. Il est hors de question de grimper là haut maintenant. D'ailleurs, je ne l'ai jamais fait, ni à quai ni en mer. Je ne sais même pas si on peut faire ça sur un si petit voilier.

Il fait noir, le vent est faible. Ça me convient, pour un début, mis à part que je déteste naviguer de nuit sans feu. La réglementation ne l'impose pas sur les voiliers de moins de 7m. Je dois simplement « présenter un fanal » en cas de croisement avec un autre navire. J'espère que lui, il fera plus de 7m et aura une ampoule qui marche! Franck dort. Je fais des essais de régulateur d'allure. Ce n'est pas simple, dans le noir. Il faut visser une molette, régler un contrepoids, tendre les drosses. La fixation que j'ai improvisée ne tient pas sur la barre. Elle glisse sur le métal et je dois tout le temps la remettre en place. J'essayerai de faire mieux demain matin.

La journée suivante est silencieuse. Nous traçons notre route plein ouest. Franck n'est pas bavard. C'est un euphémisme: il ne désserre pratiquement pas les dents.

“Fais attention tu es en train de mouiller ton sac de couchage.

– C'est un duvet, pas un sac de couchage. Il faut être précis quand on fait de la voile!”

Je ne vois pas le rapport entre son sac en garniture synthétique et un duvet, mais bon... Pourquoi est-il si agressif? Je lui tends une manille textile:

« C'est quoi, ça?

– Sais pas.

– Une erse à bouton. C’est son nom précis. C’est vieux comme la marine à voile et ça remplace une manille.
-Connais pas »

D’accord, c’est pas très fair-play, parce que des erses à bouton, j’en ai fabriqué pour mon voile-aviron. C’est pour ça que je connais ce terme. Je n’ai aucun mérite, mais je n’allais pas me laisser faire, quand même?

33- lattés

04/06/07 21:14Z 46 58 01N 07 43 21W h265°T s7,02nds w032/16 1023HPa



Nous alternons nos quarts en silence. Quand c’est mon tour, je m’assieds en travers du cockpit, et je surveille le travail du pilote. Je glisse la ligature de fixation des drosses chaque fois que nécessaire. Franchement, le système n’est pas au point et c’est bien dommage. L’appareil marche, mais mon installation aurait dû être validée par une sortie au moins. Je propose quelque chose à se mettre sous la dent, mais Franck décline mon offre. Je n’ai pas non plus un gros appétit. Un coup d’œil vers la girouette me pétrifie. La dernière latte de la grand voile, celle qui maintient en forme la « corne », tout en haut, est à demi sortie de son fourreau et pend à 45 degrés le long du mat. J’aimerais bien qu’elle tombe sur le pont, afin que je puisse essayer de la récupérer au passage, mais malgré tous mes efforts pour secouer le grément, elle refuse de bouger. Non seulement je risque de la perdre, mais en l’état, il m’est impossible de prendre un ris dans la grand voile ou de l’affaler: la latte viendrait se bloquer sur le deuxième étage de barres de flèche, ces tubes qui écartent les haubans du mât. Je suis tout aussi coincé que

cette fichue latte, et je me demande comment faire pour réduire la voilure en cas de besoin. Deuxième erreur de débutant. J’aurais du m’assurer que les lattés étaient correctement retenues dans leurs fourreaux! Une visite en tête de mât commence à valoir le coup. Mais ce sera pour un autre jour, car l’état de la mer empire. Les vagues arrivent de trois quart arrière, ce qui n’est pas très confortable. Le ciel est plombé et les nuages sont si bas qu’ils pourraient avaler ma girouette, et la latte rebelle par la même occasion. Soudain, un ronflement d’hélices bien connu envahit l’espace. A deux reprises, un bout d’aile, un moteur puis la vague silhouette d’un avion émergent du couvert nuageux, font un court passage au raz de l’eau et disparaissent à nouveau dans leur univers cotonneux. Nous sommes entre deux mondes parallèles, également gris et sinistres, séparés par une mince pellicule d’air en mouvement. Un monstre ailé vient de bondir à la surface du sien, sans doute à la recherche de quelque proie. Qui est en haut, qui est en bas? Si seulement la bête pouvait, d’un coup de queue, décrocher le bout de plastique qui pend au dessus de ma tête!

Je n’en crois pas mes yeux. Rejouons nous le couplet de la balise de positionnement défectueuse? Qui a bien pu appeler le CROSS cette fois? Je m’engouffre dans le carré. Franck, qui est allongé sur la couchette, se tourne mollement vers moi. Un seau bleu au contenu douteux est posé à portée de main...

« Breguet de voilier Hozro sur le canal 16!

– Oui Hozro, je vous écoute.

– Tout va bien à bord.

– D’accord, pour information, je vous reçois très très mal. Bonne route, terminé »

Je ne saurai jamais ce qu'il cherchait là, à percer au raz des vagues une couche nuageuse aussi basse. Pas nous, apparemment. Mystère.

Une autre énigme: pourquoi la radio marche-t-elle si mal, alors que le chantier a changé le câble d'antenne? Je commence à avoir de gros doutes sur les travaux effectués sur la mâte. Dire que tout va bien à bord était peut-être exagéré, car Franck est en piteux état, terrassé par le mal de mer. Je suis également malade, mais je dois agir. J'entreprends de décoder les fax météo de Northwood. L'anticyclone s'est déplacé vers le continent, remplacé par une jolie dépression sur les Açores. Les cartes défilent très lentement, le moral décroît à la même allure. Les prévisions sont très pessimistes sur la région des Açores. La situation est la même que l'année dernière. C'est à peine croyable. Mais cette fois, on ne m'aura pas, je vais insister un peu, quitte à passer bien au nord de l'archipel. D'ailleurs, le vent nous pousse tout droit dans la bonne direction. Il a pris de la vigueur. La houle aussi, mais dans une direction légèrement différente, ce qui est très inconfortable. Nous approchons du talus continental, et cet endroit est toujours mouvementé. Les fonds marins passent brutalement de quelques centaines de mètres à plusieurs kilomètres de profondeur.

J'aimerais bien réduire la grand voile, mais ce n'est pas possible pour l'instant, pour les raisons évoquées plus haut. Je réussis à motiver Franck sur la nécessité d'entreprendre quelque chose. Il est bien malade, et mon séjour devant l'ordinateur me pèse un peu plus sur l'estomac. Franck se porte à l'avant pour remplacer le génois par le solent. Dommage que les circonstances ne soient pas meilleures, car il se débrouille plutôt bien. Son visage fermé et son silence trahissent de sérieux troubles gastriques. Mission accomplie, il rejoint sa couchette. Là haut, la situation ne s'arrange pas. Le foc va et vient de droite à gauche. J'ai du mal à barrer dans cette mer qui soulève le bateau de biais et malmène les voiles. Nouvelle apparition de Franck qui amène le foc. Je continue sous grand voile seule, mais je sens bien que la situation est précaire. Enfin, une vague plus haute soulève la fesse droite d'Hozro, dont les safrans décrochent. Le voilier commence une pirouette sur lui-même, un départ au lof, que je ne peux contrôler. Nous nous retrouvons face au vent. La voile faseille brutalement. C'est toujours impressionnant à cause du bruit et des vibrations, mais sans grand danger pour le matériel si ça ne dure pas. Un choc sur le pont, puis dans l'eau. La latte a choisi la voie des profondeurs. Cette bonne nouvelle compense partiellement l'émotion provoquée par notre figure de style. Les traits défaits, Franck apparaît dans la porte de descente. » On est crevé... On a pas de bon pilote... On peut pas continuer comme ça... Il faut faire demi-tour. » La messe est dite. On décide de tout affaler et de rester sur place jusqu'au lendemain matin, pour voir si ça va mieux. Il ne s'agit pas tant des conditions météorologiques, mais de la forme de l'équipage. Je range un peu le pont et les cordages. Nous sommes là, bouchonnant dans la houle sans aucune voile pour nous stabiliser. Ça ne se fait pas, normalement, mais Franck s'est déjà jeté sur sa couchette, sans ôter ses bottes. Je suspends une petite lampe dans les haubans pour signaler notre position, et je m'écroule à mon tour.

34- petit matin gris, triste et pluvieux

05/06/2007 09:15Z 46 46 57N 07 27 25W s5,4 h105°T w041/12,6 1021 HPa



Le petit matin est gris et pluvieux. La houle nous secoue en tous sens. Je ne me sens pas trop mal, mais je dois me tester. Je monte sur le pont et aussitôt je sens bien qu'il n'y aura pas de petit déjeuner aujourd'hui non plus. Le miracle n'a pas eu lieu. Il faut dire que nous nous sommes faits tellement secouer cette nuit, que nos oreilles internes avaient peu de chances de pouvoir recalibrer leurs gyroscopes. Je taille un bout dans la grande latte que j'ai en réserve le long du rail de fargues. Il va remplacer provisoirement celui que nous avons perdu hier et qui rigidifie le haut de la grand voile. Je perds un peu l'équilibre et m'affale bruyamment sur la bôme qui heurte le rouf.

Franck a perçu le choc malgré son coma et passe à mi corps par la descente, pensant peut-être que je suis tombé à l'eau.

« Qu'est-ce que tu fais?

– tout va bien, une vague m'a simplement déséquilibré. Je taille une nouvelle latte.

– pas besoin...

– si, pour éviter d'abîmer la voile. Nous rentrons. »

Il disparaît dans le ventre du bateau. Inutile d'insister, il n'est pas en situation, ni physique, ni morale de poursuivre la traversée. Personnellement, j'ai encore le mal de mer, mais je peux assumer les tâches indispensables. Je hisse les voiles, et mets le cap vers l'est. Co

mmes'il n'était pas assez difficile moralement de faire demi tour, on se retrouve à chaque fois au prés, vent de face et le nez dans le clapot. Malgré le temps gris et la bruine, les conditions ne sont pas mauvaises. Je laisse filer au « bon plein », c'est à dire pas trop près du lit du vent, ce qui autorise une marche plus confortable. Une fois de plus, j'essaie d'améliorer la liaison des drosses sur la barre. Ça tient suffisamment longtemps pour me laisser un peu de répit dont je profite pour choisir notre nouvelle destination. Je n'ai pas l'intention de retourner à Loctudy. C'est un bel endroit, mais trop éloigné de mon quartier général à Saint Léon sur Vézère, en Périgord. Filer vers Nantes, ou La Rochelle? L'idéal serait Bordeaux, mais je n'ai pas assez de documentation et je ne pense pas pouvoir laisser mon bateau là-bas. Comme l'année dernière, j'ai fait des recherches avant de partir. J'ai même demandé un devis au Port sur la Rive, à Mortagne sur Gironde. On peut qualifier cela de défaitisme, mais j'appelle ça de la prudence élémentaire. A l'instant précis, je suis rassuré d'avoir une ébauche de solution pour l'hivernage de mon bateau. Hivernage est un bien grand mot, car nous sommes en juin. Mais compte tenu des événements, Hozro ne connaîtra sans doute jamais l'été à Saint Pierre. J'imagine la nouvelle déception de ceux qui, sur l'internet, vont bientôt voir notre trajectoire brisée et spéculer sur les causes de notre déroutement, sur notre santé à bord et notre nouvelle destination. J'ai sans doute mal évalué la difficulté de cette traversée. Deux tentatives, deux demi-tours, sans jamais avoir du affronter le moindre vrai gros temps, ni connu d'avarie sérieuse. La météorologie est un paramètre décisif. Il faut une bonne dose de chance pour traverser avec un bateau de 6 mètres 50. Mais la personnalité et les compétences de l'équipier sont deux qualités indissociables et fondamentales. Malheureusement, la valeur d'un équipier inconnu est tout aussi aléatoire que la trajectoire d'une dépression. Un camarade qu'on connaît bien à terre peut aussi révéler des surprises en cas de coup dur ou de vie commune en un espace confiné. Aurais-je pu me passer d'un compagnon? Peut-être, à condition d'avoir un pilote au point et éprouvé. Je sens bien que mon régulateur d'allure pourrait être ce plus qui me dispenserait de corvée de barre et me permettrait d'assumer les autres tâches. En l'état, son installation n'est pas suffisamment aboutie pour assurer un fonctionnement fiable. Dommage.

En ce petit matin gris, je renonce à convoier Hozro. L'entreprise est trop compliquée. La préparation du bateau réclame trop de temps et la distance entre Saint Pierre et la France est un handicap insurmontable, non en terme de navigation, mais il faudrait disposer de plusieurs semaines avant tout départ. Je ne peux disposer de plus de 35 jours de congés consécutifs et les vacances en familles ont été sacrifiées. Je ne vais peut-être pas essayer de vendre Hozro tout de suite, mais le stocker à s

ec et peut-être passerons nous nos vacances à bord l'année prochaine?

Et puis, une nouvelle fois, j'ai commis l'erreur d'acheter mon billet de retour. Je suis sûr que ça porte la poisse.

Je mets le cap sur la Gironde. J'ai suffisamment de documentation pour emprunter le chenal et me rendre à Royan où je contacterai le chantier. Là-bas, j'achèterai une carte détaillée de la Gironde et les instructions nautiques pour me rendre à Mortagne.

Je saisis les coordonnées de la première bouée du chenal dans mon petit GPS et active la fonction GOTO. Elle répond au doux non de « BXA » Il y a 270 miles nautiques à parcourir, puis la longueur du chenal

jusqu'à Royan. Il faudrait synchroniser notre arrivée avec la marée et prier pour qu'il fasse beau, car mes lectures prédisent une entrée dangereuse par forte houle. Notre route actuelle n'est pas parfaite, car le vent nous porte légèrement au sud de BXA. Je préfère laisser Hozro glisser un peu en dessous de sa route, plutôt que planter des pieux pendant trois jours. De temps à autres, je me penche par dessus les filières et soulage mon estomac qui, bien que vide de tout apport extérieur, continue par spasmes à alimenter les organismes marins. Ces efforts passagers cessent d'être une contrainte et se muent petit à petit en véritable délivrance. Après l'effort, le réconfort et une bonne demi heure de paix bien méritée! J'en profite pour consulter les fax radio à horaires fixes. Du côté des Açores, ça ne s'arrange pas. La dépression stationne sur l'archipel et se prend pour une toupie. Sa petite sœur fait de même sur Gibraltar. Par contre, le temps est stable sur la façade ouest de la France, ce qui est une excellente nouvelle. Stéphane gît, tout habillé sur sa couchette. Il est recroquevillé sur lui même, totalement immobile. Je le secoue un peu pour lui demander de me remplacer quelque temps. Je lui dresse un tableau de la situation, comme on doit le faire à chaque relève. Visage fermé, il se lève et quitte le carré sans un seul mot. Puis il s'installe à la barre et, le buste reposant presque sur ses genoux, pose un regard fixe sur la ligne d'horizon. Ce mutisme absolu m'inquiète. Il a un mal de mer aigu, certes, mais comme il n'exprime rien, je m'interroge sur la gravité du mal et les conséquences sur son moral.

Plus tard, dans la nuit, je reprends les commandes. Sans un seul mot, sans le moindre regard vers moi, il descend s'allonger.

Il n'enlève ni sa veste de quart, ni ses bottes et se recroqueville dans la couchette cercueil. Je suis désarmé et ne peux évaluer valablement les conséquences psychiques de son malaise. Je souhaiterais pouvoir le laisser en paix jusqu'à notre arrivée. Je crains une soudaine réaction violente qui pourrait avoir des conséquences catastrophiques. Par précaution, je bloque la virole du mousqueton qui relie ma longe de sécurité à une cadène au fond du cockpit. Les conditions sont paisibles mais je redoute, sans doute à tort, une bouffée de violence de la part de mon équipier. Je n'avais jamais imaginé me retrouver dans un tel contexte.

35- la nuit est sereine



Le ciel s'est dégagé et la lune joue à cache-cache avec quelques résidus stratiformes. Hozro trace sa route paisiblement, gîté juste comme il faut. Je remonte sur la barre les pontets du régulateur qui n'a aucun mal à barrer dans ces conditions faciles. Cela me laisse le loisir de contempler les miroitements de la mer et de piquer un petit roupillon de temps à autre. Une sensation étrange m'envahit. J'aurais presque du plaisir à être assis là, seul sur mon petit bateau à jouir du froissement de l'eau sur l'étrave. J'ai soudain comme une illumination et le souvenir d'un gâteau breton acheté à Loctudy commence à m'obséder. Je plonge dans le carré pour ramper à travers les caisses de victuailles et les voiles bourrées à l'avant. Le voilà! Il est

dur comme il faut et sent bon le beurre salé. J'en viens à bout, malgré les crampes de mes muscles maxillaires, peu entraînés ces derniers temps. Le centre du bonheur est-il si proche de l'estomac? Je suis guéri. Le voyage peut commencer.

A ma demande, Franck prend un quart de temps en temps, dans un mutisme absolu. Ignorant mes recommandations sur le fonctionnement du pilote automatique, il barre à la main, oscillant sans arrêt de droite à gauche, comme je l'ai vu faire dans les petits dériveurs de compétition. Je me demande si cette méthode s'applique à Hozro? Quand je suis en bas, je jette de temps à autre un coup d'oeil vers le poste de barre, craignant que mon compagnon se soit jeté à l'eau. Je deviens complètement parano...

Notre route n'est pas trop mauvaise, mais nous tombons un peu sous le vent de BXA. Avec mille précautions, j'en informe mon équipier autiste. Je suppose qu'il a entendu le son de ma voix. Notre allure de sénateur est suffisante, d'après mes calculs, pour parcourir le chenal de jour, et à marée montante. Une tourterelle sauvage se pose sur le rail d'écoute. Elle ferme les yeux et se repose. Le vent en profite pour faire de même. Zut, si ça dure trop longtemps, nous allons rater la marée! Le moteur est basculé et démarre presque instantanément. Il nous pousse gentiment à trois noeuds, ce qui est mieux que le surplace. Après tout, nous n'avons plus besoin de toute cette réserve d'essence que nous véhiculons depuis le départ et ce sera bien pour le rodage. Le soleil est haut, la surface de l'eau totalement lisse. Une heure plus tard, de petites rides annonce le retour d'éole et je tire sur le coupe circuit. Le bruit du petit monocylindre est sympathique, mais on s'en lasse vite. Je préfère quand Hozro s'envole en douceur, poussé par une petite risée. La voile, c'est bien aussi en dehors des ports.

Je réfléchis à notre périple. Je ne suis pas sur que nous ayons dépassé la longitude de Dahouët! En latitude, c'est pire: en deux ans, j'ai passé les 46° N de notre destination et me suis enfoncé vers le sud. La prochaine étape pourrait être le Portugal, puis le Maroc... Après avoir revu l'Odet, Hozro voudrait-il retourner à Salvador de Bahia?

36- BXA

07/06/2007 06:45Z s 5,94 nds h 120°T W 041/08 1012



Nous tirons un court bord vers le nord pour redresser notre trajectoire, et je scrute l'horizon à la recherche de la fameuse bouée, premier ouvrage humain qui s'offrira à notre regard depuis plusieurs jours. Aidé par le GPS, je la découvre enfin. Franck, qui a retrouvé l'usage de la parole, pense que ce n'est pas la bouée, que c'est le phare de Cordouan. Il n'en démord pas et je me garde bien de le contredire. Je l'invite cependant à bien garder le cap sur « l'objet que nous avons en vue ». Nous devinons la terre grâce aux signes qui trahissent sa présence. Le soleil tombe sur l'horizon dans notre dos et la brume noie les contours. Il va falloir se presser, car l'heure tourne et avec elle le cycle de la marée. De temps à autre, je jette un coup d'oeil vers l'ouest pour évaluer le temps qu'il nous reste avant que le disque lumineux ne disparaisse derrière l'horizon. Enfin, la porte d'entrée de la Gironde s'offre à notre étrave. La grosse bouée rouge oscille dans la longue houle qui se perd vers l'estuaire et ses bancs de sable. Les conditions sont excellentes. Jusqu'à la dernière seconde, je me demande si mon barreur a décidé de débarquer sur la marque bâbord, tant il s'en approche dangereusement. Nous la frôlons de quelques centimètres. Je pense qu'il n'était pas

nécessaire de passer si près, mais bon... Incontestablement, il a repris du poil de la bête et s'exprime même à haute voix. Est-ce la fin du mal de mer ou la proximité de la côte qui l'a requinqué? Je compte les marques du chenal, les cherches du regard dans le soir qui s'impose inexorablement. J'ai le sentiment que nous sommes trop au nord. Je repère une bouée cardinale que j'ai du mal à interpréter. De quel côté est le danger? Je fait part de mes doutes à Franck et l'invite à virer vers le sud. Il me rétorque qu'il ne s'approche jamais d'une cardinale. Dans le lointain, je distingue une sorte de cône rouge et blanc incongru et pour le quel je ne trouve aucune référence sur la carte. Une frange d'écume ourle la mer. » C'est la houle. » déclare mon second. J'ai la conviction que c'est le ressac de l'eau sur les hauts-fonds. Comment imposer mon point de vue sans que l'affaire ne tourne au drame? Le sondeur vient à mon secours: 14m, 8m, 4,50m... On vire! Cap au sud! Hozro abat sagement. Il a compris que l'heure était grave. Le sondeur reprend de la hauteur, nous regagnons le centre du chenal. L'écume de tout à l'heure défile sur notre gauche, ainsi que les bancs de sable émergés...

Singulièrement, le cône coloré repéré tout à l'heure semble avoir progressé vers l'ouest. Nous allons le croiser, bien qu'il ne soit pas dans le chenal principal. Je scrute son secteur avec les jumelles pour démêler ce mystère. Mais c'est une voile! C'est un génois multicolore qui remonte le courant. Le skipper doit drôlement bien connaître le secteur pour s'aventurer ainsi hors du chenal! Le voilier est quasiment immobile et je me demande si c'est son bon plaisir ou s'il a mésestimé le courant de marée et s'est fait piéger entre les bancs.

Les feux s'allument à terre. La vie des hommes est tout prêt. Il est difficile de faire la part entre la poussière lumineuse des maisons, des voitures, des enseignes publicitaires et celle du balisage maritime. Les bouées arborent de maigres lucioles vertes ou rouges dont il faut compter les éclats. Le chenal décrit une longue courbe que nous prenons à la corde. Il fait nuit noire, le vent se calme. La marée va bientôt s'inverser. Nous contournerons R1, l'ultime marque verte avant Royan puis bifurquons vers le port. Il est tard. Tout est calme. Je tire deux ou trois fois sur la ficelle. Le moteur tousse, tourne pendant quelques secondes puis s'éteint définitivement. Il ne manquait plus que ça! Je hais les moteurs hors bord, les vieux et les neufs. Je ressors du carré avec l'ancre et un seau plein de chaîne. Plouf! Nous sommes arrêtés et Royan nous nargue à quelques encablures. On démonte la bougie, on la remonte, tire sur la ficelle, redémonte... J'ai l'impression que nous allons dormir là. Souhaitons simplement que l'ancre tienne quand le courant sera plus fort. Teuf! teuf! teuf! Je couve cette vie qui reprend comme on tient une allumette au creux de sa main par grand vent. Pas question de le laisser s'éteindre! L'ancre est remontée, et avec elle, une tonne de vase puante qui s'étale sur mon génois. Avec mille précautions, nous longeons la digue du port. Il n'y a pas beaucoup d'eau! Au bout du musoir, nous croisons la vedette de la SNSM qui sort précipitamment. J'entends une voix qui dit: « Quelqu'un nous a prévenu qu'un bateau était en détresse juste devant le port... » Personnellement, je n'ai rien vu.

37- Royan

47° 35' 11" N 01° 01' 46" W à quai



Faute de place mieux adaptée, je range Hozro au ponton des pompes à carburant. Ça pue et c'est moche, mais ça ira jusqu'à demain. Nous prenons pieds sur la terre ferme qui, comme d'habitude, se dérobe sous nos pieds. Je passe quelques coups de fil importants, jette un seau d'eau sur mon génois tout taché et m'effondre sur ma couchette.

Le bruit des bateaux venant se ravitailler en fioul me sort de ma léthargie. Le soleil filtre dans le carré par la porte ouverte. Je jette un œil vers la couchette en vis à vis: elle est vide. Franck a disparu, ainsi que l'intégralité de ses affaires. Le chapeau et le T-shirt du « team » sont posés sur un équipement. La colère monte en

moi. Peu importe ce qui s'est passé en mer, la honte ou la culpabilité qu'il peut éprouver, je ne supporte pas l'idée que Franck se soit éclipsé sans même dire au revoir. En un bond, je suis sur le ponton. Il est un peu plus loin, en train de fermer son sac de voyage. Je suppose qu'il a compris, à la vivacité de ma sortie, que je n'étais pas de bon poil.

« Tu pars sans dire au revoir? »

– euh... non, je n'arrivais plus à dormir, alors... »

Manifestement, Hozro gêne le trafic à la pompe. Je m'apprête à le conduire au ponton visiteurs où de la place s'est libérée. Franck insiste pour faire la manœuvre au moteur lui-même. Il a l'air tout content de barrer Hozro dans l'ambiance rassurante du port. Décidément, sa personnalité réelle m'échappe complètement. Puis il passe la sangle de son sac autour de ses épaules et prend le chemin de la sortie.

« Salut quand même! »

Sans se retourner, il lève la main en signe d'adieu.

» Ce n'étais pas si mal...

– On est pas arrivé de l'autre côté.

– C'est pas grave, peu importe le sommet, c'est le chemin qui compte... »
Je sais que c'est une connerie. On a pas vu le sommet, et le chemin n'était pas terrible non plus.

La suite s'enchaîne sans heurt. Le Port sur la Rive, à Mortagne, peut accueillir mon bateau. Le chenal d'accès n'est pas accessible tout le temps et l'écluse du port à flot est ouverte à marée haute plus ou moins une heure. Je me demande bien à quoi ressemble ce havre si particulier sur le papier. Le port de plaisance de Royan est inséré dans de hauts murs gris et on manque d'air, surtout à marée basse. Mais peu importe. Les douches sont vétustes, mais l'eau chaude. Je trouve sans peine la documentation indispensable à la poursuite de mon voyage sur la Gironde. La navigation en solitaire dans cet estuaire encombré de bancs de sable mérite une préparation sérieuse. Par endroits, le courant atteint cinq noeuds!

Je m'offre une longue balade à pieds jusqu'à la pointe de Vallières, une douzaine d'huitres et une succulente tarte aux prunes. La vie à terre est tellement paisible. Je traverse la plage pieds nus. Les enfants rient, les mamans se dorment au soleil.

38- la Gironde



Aujourd'hui, je dois convoier Hozro à Mortagne. Tout seul. C'est à la fois inquiétant et excitant. Je décortique la table des marées, entre les coordonnées géographiques des bouées de la Gironde dans le GPS. Tout devrait bien se passer si le moteur démarre quand je le lui demande. Le tuyau d'alimentation d'essence se débranche tout le temps et fait un coude déplaisant au niveau du tableau arrière. Mais je dois y croire, car un moteur ne démarre pas si le patron a des doutes. Il faut le prendre par surprise. Un petit coup sur la poire d'amorçage et on tire sur le lanceur tout en regardant ailleurs d'un air détaché.

Heureusement, j'ai un véritable ami à bord: le pilote automatique. J'ai perfectionné la liaison avec la barre et inventé un système de réglage des drosses performant en cannibalisant une paire de ferlettes réglables. Les « ficelles » passent dans un pontet, puis suivent la barre jusqu'à son extrémité où je peux aisément régler leur tension. Du coup, je n'ai pas trop de mal à hisser la grand voile, moteur au ralenti et régulateur réglé bout au vent. De toutes les manœuvres, c'est l'envoi de la voile qui est le plus épuisant sur mon Pogo. Tout est là pour entraver la montée de la lourde toile: les lattes, les ficelles du « lazy jack », les bastaques, la bôme qui refuse de laisser passer la manivelle de winch et la poulie qui couine en tête de mât. J'ai oublié les bosses de ris qui rechignent à coulisser ou ces bloqueurs stupides qu'on a oublié d'ouvrir et qui n'ont pas l'intelligence de le faire d'eux-mêmes. Ah oui, si la bôme était plus haute, le rond de chute de la voile moins marqué, s'il y avait une balancine et moins d'autres ficelles, tout serait plus simple. Mais un mini de six mètres cinquante, c'est un concentré de bateau et un concentré de complications.

Je rejoins la bouée rouge n°12 pour parer le banc de Saint Georges et quitterai le chenal à la bouée n°20. Avez vous remarqué comme je parle bien marin, maintenant?

Le courant est soutenu. Je progresse à peine, malgré le vent portant. Je comprends mieux la vision que j'ai eue hier de tout ces voiliers immobiles face au courant du fleuve. On aurait dit qu'on avait appuyé sur le bouton « arrêt sur image » J'ai tout le temps de contempler la pointe de Grave et l'entrée des bacs à Port

Bloc. La girouette guide mon bateau, et moi, je n'ai rien d'autre à faire que me dorer la pilule sur le pont. Si seulement j'avais pris le temps de faire quelques essais à Loctudy avant de partir, j'aurais tiré le meilleur de ce pilote automatique génial. Le clapot est désagréable et l'eau tellement boueuse qu'on y verrait pas sa propre main trempée dedans. Étonnant! Des superstructures industrielles me servent d'amer vers la pointe de la Chambrette. Au bout d'une demi-heure, je dois admettre que, bien que vent arrière et bateau face à l'est, je recule. J'avance par rapport à l'eau, mais l'eau, elle, s'écoule vers le large. C'est toute la subtilité de la route surface et de la route fond. Ouvrez vos classeurs en page...

Je « tangonne » le génois et ajuste divers réglages. « Tangonner », c'est simplement écarter la voile avec une perche, comme on l'a vu l'année dernière. Le teps passe... J'y gagne quelques décimales de noeuds, suffisantes pour reprendre ma progression dans la bonne direction (sur le fond) Plusieurs navires de commerce profitent du jusant pour fuir les terres. L'un d'eux est un paquebot de tourisme tout blanc. Les passagers me font des signes amicaux. Le vent plaque derrière eux un long nuage de fumée jaune et âcre.

La découverte de chaque nouvelle balise est un soulagement. Le chenal est parfois très large, parfois étroit, à cause des bancs de sable qu'il doit éviter. En fait, il doit y avoir de la marge, mais mieux vaut prévenir que guérir. Je navigue scrupuleusement à l'intérieur du couloir. Le courant baisse d'intensité. Il ne va pas tarder à s'inverser. Comme je n'ai pas l'intention de me laisser porter jusqu'à Bordeaux, je contourne la n° 20 et met le cap sur Mortagne, au milieu d'une vaste étendue d'eau libre d'obstacles. Le soleil couchant avive les contrastes entre le bleu du ciel à l'ouest et les puissants nuages orageux qui s'élèvent sur le continent. La radio annonce le passage d'un front en provenance des Pyrénées et des rafales à cinquante noeuds. Pas très rassurant. Pour le moment, le temps est plaisant.

Après un passage de reconnaissance devant le chenal de Mortagne, je jette l'ancre dans l'eau trouble et prend mille précautions pour saisir le câblot et éviter le ragage sur la ferrure d'étau. En d'autres termes, je soigne mes noeuds et évite que le cordage ne s'use sur la pièce en métal à la pointe du bateau. Je casse la croûte, m'enfile un petit canon de rouge et rejoinis Morphée sur ma bannette. Le GPS est branché en mode « alarme mouillage », c'est à dire qu'il devrait me prévenir au cas où l'ancre dérape. Je règle ma montre pour qu'elle me réveille toutes les heures. On ne peut pas dire que je ne mets pas toutes les chances de mon côté.

Le réveille sonne. Je sors tout nu, pisse sous les étoiles. Hozro a changé de direction et tire sur sa corde comme un barbeau ferré dans la Vézère. Le loch annonce trois noeuds de courant. L'eau coule autour de la carène et les remous jettent quelques éclairs furtifs. Comme Hozro a évité avec la marée, je ne sais même plus de quel côté se trouvent les rives sud et nord.

Je me glisse dans mon sac de couchage qui n'a pas eu le temps de refroidir.

10/06/2007 22:58Z 45° 28' 54" N 00° 52' 15" W s 00kts h040° – au mouillage – w 307/08 1017 HPa

39- café sur l'eau couleur café

45° 28' 35" N 00° 47' 35" W



L'arôme du café couvre les relents de moisissures qui ont envahi l'habitable. Ma coquille de noix aurait besoin d'un nettoyage en profondeur. D'énormes volumes sont remplis de mousse d'isolation, non pour réchauffer l'atmosphère, mais pour nous rendre incouables. C'est rassurant quand on part loin du rivage. Et ça a l'air de marcher, car j'ai vu la photo d'un mini aux Açores qui avait percuté des rochers et était en piteux état. Il était rempli d'eau, mais continuait à flotter. L'inconvénient, c'est que l'eau de condensation coule le long des parois et s'infiltré dans les logements contenant la mousse. On ne peut y accéder sans démonter un tas de plaques en contre-plaqué, ce qui complique passablement la corvée de nettoyage.

Il fait déjà chaud et le bonheur est déjà là. Je trempe mes biscuits, bois à petites gorgées tout en contemplant les berges lointaines de la Gironde. Quel destin étrange m'a conduit là? Une brise légère invite à lever le camp. Ce n'est pas chose facile. Il y a du courant, de petites vagues et les demi-tours d'Hozro au gré de la marée ont dû visser l'ancre dans la vase. Je profite du moindre creux pour reprendre du mou et Hozro fait le reste à la vague suivante. Enfin, je peux envoyer la voile. Je joue à tirer des bords devant Mortagne en utilisant le régulateur d'allure. Le temps m'est compté. Je dois profiter du moindre instant qui me reste pour emmagasiner des souvenirs et de nouvelles expériences. J'ai besoin de « matière » pour nourrir mon mental l'hiver prochain. Un dernier passage du côté des roseaux, un coup d'œil sur la montre à marées et je dois me résigner à tout affaler et lancer la bête. D'abord il refuse, juste pour m'embêter, puis obtempère. Je m'insinue dans le chenal. Il est bordé de végétation et de marécages. De nombreux oiseaux spiralent dans les ascendances thermiques. Le sondeur, qui mesure la profondeur, est assez pingre, aujourd'hui. Au milieu d'une légère courbe, Hozro pique un peu du nez et ralentit. Ça y est, je suis planté dans la vase. J'aurais dû tirer plus à gauche. Pourvu que je puisse atteindre l'écluse assez tôt! Fausse alarme. Le lest a sans doute un peu labouré la vase, mais ça passe. Je n'aurai pas besoin de « souiller » dans la bouillasse. L'écluse est un peu plus loin. Mon père m'attend sur la berge et a l'air content de me voir. Le port est en pleine campagne, au milieu des poules et des moutons. Je suis sous le charme. L'éclusier me fait un signe. Une place est libre là bas, entre deux grands voiliers de voyage à l'abandon. Il ne me reste plus qu'à repasser la petite porte de l'aérogare Pointe Blanche.

40- je reviendrai à Montréal



Nous sommes en finale à Montréal. Voici donc à quoi ressemble le Canada: des milliers de maisons individuelles alignées au cordeau, d'immenses carrières à ciel ouvert, des centres commerciaux. Que d'eau autour et au milieu de la ville! Je ne saurais dire où se trouve le Saint Laurent, car il y a des lacs et des bras secondaires partout. La douane canadienne n'est pas si terrible. On écrit sur un formulaire tout ce qu'on importe et puis c'est tout. Tant qu'on ne coche pas la case « fromage » on ne risque rien. La préposée fait des efforts pour parler français, mais le tutoiement trahit ses origines anglophones.

» Tu restes à Montréal?
– Non, je continue vers saint Pierre et Miquelon.

- Ah bien... tu fais quoi là-bas?
- Je suis muté: garde phare.
- Ah twoué bien. Bon séjour, alors! »

Il reste environ 3 heures et demi de vol jusqu'à destination. Rien que ça! Effectivement, nous avons largement dépassé l'archipel vers l'ouest et maintenant, nous devons retourner sur nos pas. Bien que relativement proche de Paris à vol d'oiseau, mon territoire d'adoption est difficile d'accès. Il y a bien longtemps que plus aucun navire en provenance directe d'Europe n'atterrit là bas. Et, à part les avions ministériels, aucun avion de fait le grand saut non-plus. La journée a été longue, j'aimerais bien en finir. Dès qu'on s'assied dans l'ATR42 d' Air Saint Pierre, on pose les fesses dans un autre monde. Les gens ont l'air de se connaître et l'hôtesse a un « style » très particulier. Elle me rappelle l'adjudant m'ayant propulsé hors du Nord Atlas au dessus de salon de Provence pour mon premier saut en parachute. Je redoute l'allumage de la petite loupote au milieu du couloir et le cri tant redouté: « Le premier, en position! » Surtout si c'est au dessus du Golfe du Saint Laurent.

Les vibrations et le bruit ambiant réduisent les possibilités de conversation. Pourtant, mon voisin est curieux de savoir d'où je viens, ce que je fais, combien de temps je reste... Le ronflement insistant des moteurs joue comme un anesthésique et me fait oublier mon impatience. Je vais piquer une tête. Comme il arrive souvent dans ces sommeils perturbés, les songes antérieurs reviennent à la surface. Une moitié du cerveau dort, l'autre s'active. C'est ce qui crée ces situations impossibles où on se trouve devant un problème récurrent qu'on ne peut en aucun cas résoudre. On est devant une porte fermée dont la clé repose à vos pieds et qu'une force étrange vous empêche de ramasser. Je suis à Saint Pierre, mon voilier en France et malgré mes efforts répétés pour aller le chercher, une puissance inconnue me pousse systématiquement à l'échec.

41- case départ



En octobre, je rejoins Alain à Saint John's (Terre Neuve) Il est rentré en solitaire du Groenland où il a promené quelques touristes sur son grand ketch (un bateau en alu à deux mâts) Son retour, assez tard dans la saison a été mouvementé. Les tempêtes se sont succédées en chapelet sur la mer du Labrador. Quotidiennement, je lui ai envoyé les prévisions météo par SMS sur son téléphone Iridium. Un jour, il a appelé à la maison pendant midi pour me donner sa position géographique. J'ai alors senti dans sa voix que sa situation commençait à être tendue dans les houles croisées qui succèdent au passage brutal des fronts. Je retrouve donc Ice Bird à quai au milieu des cargos et navires de travail qui assurent la logistique des plates-formes pétrolières. Il y a sans doute des chose à apprendre à l'occasion de ce court voyage sur les Grands Bancs. Il fait gris et froid. Alain allume le poêle à mazout et fait cuire des escalopes qui trempent dans une sauce rougeâtre. Je n'aime pas les escalopes qui traînent dans la sauce rougeâtre... Je n'aime pas non plus quand le poêle refoule brutalement sa fumée nauséabonde dans le carré, suite à une saute de vent...

« Alain, j'ai le mal de mer. »

Nous passons le Cap Race. Nous n'avons pas la « mer du vent », car il y a beaucoup de mer et pas de vent. C'est désagréable en voilier, car le bateau qui ne peut s'appuyer sur ses voiles tangue et gîte désagréablement. Puis le vent se lève, exactement dans la direction de notre destination. Je fais mon boulot quand Alain me le demande mais, à ma grande honte, je suis la plupart du temps à l'agonie sur ma couchette. Il est clair que je suis physiologiquement inadapté à la mer. C'est assez normal pour quelqu'un qui n'a jamais connu beaucoup plus d'eau dans son enfance que sous le pont de Saint Léon ou celui des Invasions à Rethel.

A St Pierre, l'hiver n'est pas très long. C'est l'été qui est très très court. Nous regardons de très beaux films à la maison. Il faut dire que le mauvais temps n'en finit pas et qu'on se sent bien sur le canapé quand toute la famille y est vautrée, y compris le chien qui s'allonge de tout son long sur les humains. Des films « sans action » comme dit Félix. En fait, des films montrant peu d'action, mais énormément de tension. J'ai pris un coup à l'estomac quand ce jeune garçon, agonisant dans un vieux bus en Alaska, alors qu'il avait abandonné tout lien avec la civilisation, écrivit dans son journal: « le bonheur n'existe que s'il est partagé »

Par deux fois cette vérité m'a saisi. Deux fois j'ai fait demi tour avec mon bateau alors que j'étais déjà bien engagé au large de l'Atlantique. Deux fois, au bord des larmes, je me suis demandé ce que je faisais là, malade, fatigué, inquiet. J'avais dépensé notre argent, suscité la peine et la peur chez les gens que j'aime, mis ma vie en péril et donc menacé leur futur. Deux fois j'ai mis le cap vers la terre ferme, la sécurité, l'apaisement du corps et des sens.

En ce moment, alors qu'il gèle encore à pierre fendre sur l'archipel, tout mon esprit est tourné vers une nouvelle tentative.

Ou vers le renoncement.

Damien est un jeune moniteur de voile qui exerce son art à Saint Pierre pendant l'été. Il passe le reste de l'année à La Rochelle où il étudie le dessin d'architecture navale. En novembre, il se rend à Mortagne avec quelques copains et travaille sur Hozro pour le préparer à un éventuel grand saut. Je profite d'un stage à Bordeaux sur le thème du WGS84 (tout le monde sait de quoi il retourne?) pour passer quelques jours à Mortagne et mettre la main à la pâte. Malgré le froid puis la pluie sporadique, j'apprécie mon séjour dans ce lieu que j'adore. Mes associés ont fait du beau boulot, notamment sur la carène qui arbore une peinture anti-sallissures immaculée. Quelques jours plus tard, nos joyeux lurons conduisent Hozro à la Rochelle. La première tentative se solde par un repli vers Royan à cause d'un coup de vent inattendu au large de l'Île d'Oléron. Ce bateau à le vice chevillé dans la coque! La deuxième les conduit à bon port, et Hozro passe un hiver paisible aux Minimes en leur compagnie. Il profite de l'occasion pour s'équiper d'une radio VHF dernier cri avec ASN (appel sélectif numérique) et de quelques babioles achetées à bon compte chez un professionnel ami de Damien.

42- le charme est rompu

Le ressort est cassé. Je ne peux plus m'endormir en rêvant de spinnakers flamboyants et de surfs interminables sur la longue houle. La traversée à contre vent et courant est un calvaire parsemé d'embuches. J'ai l'habitude des longues épreuves et des conditions de vie spartiates. Mais je sais maintenant que pour traverser, il me faudra de la chance. Même dans le meilleur des cas, on ne peut imaginer échapper à deux ou trois coups de vents. La deuxième condition est matérielle: ne rien casser. Je pense au mat, qu'un empannage brutal peut plier en deux. L'empannage, c'est quand la bôme passe involontairement d'un bord sur l'autre au vent arrière. Elle frappe alors violemment sur les bastaques et les haubans. On peut réaliser cette manoeuvre exprès, mais alors, ça s'appelle autrement et dans ce cas on ne casse rien du tout, sauf la tête du malheureux qui a oublié de la baisser. Il y a aussi les safrans du gouvernail. Ces appendices doubles sont très exposés aux chocs avec les objets proches de la surface. Les récits de casse en course sont légion. Je construirais bien un safran de secours, mais bon, si j'emmène tout en double, Hozro va ressembler à une péniche sur le canal latéral à l'Aisne. Troisième condition: réussir à maîtriser le mal de mer rapidement, de façon à « m'arracher » le plus vite possible du continent, quelles que soient les difficultés du début de croisière.

Mes lectures sur la toile sont devenues basement matérialistes.

« Comment traverser l'Atlantique sans instrument » Facile! On va tout droit, en navigant à hauteur d'étoile polaire constante. Une planchette tenue verticalement constitue un repère improvisé pour garder cette étoile toujours à la même hauteur au dessus de l'horizon. Ensuite, on fait comme Christophe Colomb, on attend la terre. Je pourrais aussi faire des recouvrements sommaires de radiales radio-compas. Il y a de moins en moins de radiobalises marines, mais encore un grand nombre de balises aéronautiques. Elles ont une grande portée. Si on connaît leur position, leur fréquence et leur indicatif, on peut repérer leur direction avec un petit compas posé sur le récepteur radio (celui qui reçoit entre autre la BLU – une merveille!) Par triangulation, on fait un point approximatif.

« Comment j'ai survécu au chavirage de mon mini pendant la Transgascogne » C'est un des avantages du mini: on ne meurt pas à bord, car il est incoulable. Déjà pas bien grand, l'espace intérieur se voit amputé d'un volume considérable à cause des pains de mousse placés dans tous les coins. C'est une des exigences de la classe mini. Une autre caractéristique, c'est que s'il se retourne, le mini se redresse, comme certains scarabés qui réussissent à revenir d'aplomb quand les gosses s'amuse à les retourner. S'il devait rester sur le dos, le bateau offre la possibilité de sortir par un tunnel débouchant sur le tableau arrière. Je ne suis pas dupe: faute d'avoir été testés à grande échelle et en conditions réelles, ces dispositifs ne sont pas une garantie absolue. Cependant, je préfère naviguer avec un petit voilier bien conçu qu'avec un grand qui va couler comme une pierre à la moindre voie d'eau. Il demeure le risque d'une chute à l'eau. A mon bord, on est théoriquement attaché en permanence. Avant de sortir du carré, on clipse le mousqueton de sa longe sur la cadène en fond de cockpit. En sens inverse, on ne l'ôte qu'une fois dans le carré. Au moment de la relève,

on fait attention de ne pas enlever par erreur le mousqueton du copain. Pour les manoeuvres sur le pont, on fixe son mousqueton sur une ligne de vie, voir même sur la cadène située à la pointe du bateau. En conditions délicate, on porte deux longes de façon à sécuriser les changements de point d'attache. Comme toutes les normes, elles n'est pas absolue. Naturellement, il arrive d'y déroger, notamment dans la pétrole. mais ça reste l'exception, car la chute à l'eau est le pire incident qui puisse survenir.

« Pour ou contre les aliments lyophilisé »

L'idée de laisser le bateau en France et de passer les vacances à bord en famille ne rencontre pas un enthousiasme délirant. Alors d'accord, j'y retourne. Mais ce sera la dernière. Ce n'est pas une punition, mais je sais exactement de quoi il retourne et j'y vais plus par devoir que par agrément. J'appréhende beaucoup le mal de mer à venir. D'ailleurs, en mon for intérieur, je me réserve encore le droit de renoncer. Je connais assez bien mon bateau, du moins tous les aspects d'une vie ordinaire à bord. Je dois normaliser un certain nombre de points critiques: l'éclairage de tête de mât, la fixation des drosses de pilote sur la barre, l'alimentation électrique de mes nouveaux instruments, celle du moteur en essence, la répartition des poids – notamment de l'eau potable. Il faut partir avec un minimum d'inconnues. Je commande de nouvelles cartes en papier, collecte un grand nombre de fréquences de radiobalises et m'entraîne à faire des relèvements, m'équipe d'un deuxième ordinateur portable et, grâce à Damien, d'un GPS tout neuf avec une cartographie électronique. Là, c'est le grand luxe. Je pourrai lire sur cet appareil les cartes de tout le parcours, sauf les Açores. Je sais, les experts vont arguer que ces cartes ne sont pas fiables, etc. etc. Je préfère mille fois une carte imparfaite que rien du tout comme lors de notre repli sur Loctudy. Le GPS n'est pas accessoire. C'est mon moyen de naviguer. Sans cette évolution des moyens de navigation, jamais je n'aurais imaginé commencer à naviguer au large à 50 ans. J'aurai plusieurs appareils à bord et un stock de piles. Sauf si la constellation de satellite s'arrête d'un coup, je devrais en permanence connaître ma position. Des avions traversent le brouillard pour atterrir avec ça, alors...

Un minimum d'inconnues, ça veut dire aussi que je dois partir avec un équipier que je connais bien. Ou alors en solitaire. Qui veut tenter sa chance?

43- le doute



Mes amis doutent de mes chances de succès. La première fois, ils ont considéré que c'était gonflé. L'année suivante, c'était ma deuxième chance. Tout à fait normal. Cette fois, difficile de parler d'instinct aventurier.

Certains considèrent même mon obstination comme une folie. « Ça me révolte parce que mon frère est mort en mer, alors... » Rodolphe n'y croit pas non plus une seule seconde. « Tu te rends compte de ce que tu entreprends? » Cependant, il émet une idée que j'attrape au bond: « Pourquoi ne pars tu pas avec la Grande Traversée 400? » Il s'agit d'un projet de traversée de La Rochelle à

Québec en flottille, à l'occasion du 400^{ème} anniversaire de la ville canadienne. Plusieurs dizaines de bateaux prendront le départ ensemble le 8 mai. A mon avis, c'est trop tôt dans la saison. Et puis seuls les bateaux de plus de 10m sont acceptés. Nous sommes loin du compte! Pourtant, le 8 mai à l'avantage de me laisser un peu de marge par rapport aux congés d'été, ce qui faciliterait l'organisation du service où je travaille. De plus, mai fut un mois exceptionnellement beau les deux années précédentes. Et si je profitais de la présence de tous ces voiliers sur ma route pour leur emboîter le pas? L'idée fait son chemin. Damien, qui avait un temps envisagé de m'accompagner, n'est pas libre à cette date car l'année scolaire n'est pas terminée. Il me confie aussi que, après en avoir discuté avec d'autres, « mon histoire lui fout la trouille »

Alors j'envoie un courriel innocent à Stéphane qui n'a pas donné signe de vie depuis longtemps.

« – Salut Stéphane, dis-moi, es-tu encore vivant?

– Salut JM! Oui Oui! bien vivant! Et la voile en tête plus que jamais! Et toi? La vie, est-elle clémente?

– Ouai, ça va. Sauf que nous avons déménagé pratiquement tous les ans depuis que nous sommes à St Pierre. J'adore!

Forcément, l'activité en extérieur a un peu baissé à cause des conditions hivernale (pluie-neige-vent-pluie-neige-vent...) mais on s'occupe dans d'autres domaines. As-tu navigué depuis la dernière fois? Je crois que tu avais déposé une annonce pour essayer d'aller aux USA. Est-ce que ça a marché?

– Non, c'est pas évident. Et toi, qu'as-tu fait depuis la dernière fois?

– La Grande Traversée 400 part le 8 mai prochain. Je ne peux pas la faire avec eux car je suis trop petit. Mais je peux partir en même temps pour profiter de leur compagnie, même si c'est officieux. Disons que c'est la garantie d'avoir un peu de monde dans les parages. Qu'est-ce que tu en penses?

– Je prends mes dispositions, donc. Et je suis emballé par l'idée!

Stéphane »

Je n'ai pas eu besoin de le titiller longtemps. En un aller-retour de courriel, il a décidé de me suivre pour la deuxième fois. Il doit avoir un patron conciliant. Une inconnue de moins. J'ai la garantie d'avoir un compagnon charmant.

Pourtant le cœur n'y est pas. Disons plutôt que je modère mon enthousiasme. L'océan, ce n'est que de l'eau et du vent. A priori, n'importe qui peut le traverser à la voile. Il suffit d'en avoir l'idée. L'idée, je l'ai eue et j'ai essayé de la pousser jusqu'au bout. Mais j'en ai peut-être trop rêvé. A-t-elle une chance de se matérialiser, maintenant? Mentalement, j'ai quitté Dahouët puis Loctudy des dizaines de fois. Aujourd'hui, je dois me projeter entre Oléron et l'île de Ré. Par la pensée, j'ai contourné la bouée du Nordet, à l'entrée de la rade de Saint Pierre, tout aussi souvent. Comment passer en douceur du rêve à la réalité? Je ne dois plus intellectualiser ma traversée: je dois la prendre à bras le corps. Je dois rationaliser mes pensées, éviter tout délire fantasmagorique stérile. La voile, c'est dur. D'ailleurs je suis frappé de constater que tout ce que j'ai écrit jusqu'à maintenant respire si peu la joie et l'allégresse. La voile, ça n'est drôle qu'au Café du Port et ça n'est facile que dans les discours péremptores des forums en ligne. En novembre, j'ai rejoint mon copain Alain à Saint John's (Terre Neuve) où, de retour du Groenland, il faisait escale avant de rentrer à Saint Pierre. Toute expérience est bonne à prendre. Les trois jours de navigation autour du Cap Race confirment mes craintes: le mal de mer me tue. Quelle corvée de devoir systématiquement débiter le moindre voyage par une telle torture!

Une copine prend les choses en main. Elle est infirmière et me dresse une liste de l'équipement que je dois me procurer: des médicaments, des antispasmodiques par voie rectale, des perfusions sous cutanées pour éviter la déshydratation. Quelle perspective réjouissante que devoir se planter une aiguille dans le gras du ventre, alors que tout va mal et qu'on a le cœur au bord des lèvres! Elle insiste aussi sur la prévention des risques cardio-vasculaires car, à son avis, je risque plus de passer l'arme à gauche par infarctus du myocarde qu'à cause du mal de mer... D'expérience, je peux vous garantir que c'est l'inverse. Mais on ne laisse jamais la parole aux patients!

Ursel, ma femme trouve que je n'ai pas assez le moral cette année. Elle me reproche ce qu'elle prend pour du défaitisme, sans savoir que ma démarche est délibérée, presque superstitieuse. Il n'y a plus qu'un seul mot d'ordre: pragmatisme. Je sais que le mal de mer va m'épuiser, que le doute va me torturer et que prendre un ris dans le solent sous les paquets de mer ne sera pas une mince affaire. Je sais aussi qu'il va falloir de la chance pour arriver au bout. Pas de perspective, pas d'avenir, pas d'état d'âme. C'est aussi comme cela qu'on gravit l'Everest ou une très longue pente à vélo: les yeux rivés sur ses chaussures et, Inch Allah, on arrive au sommet presque par surprise.

44- ni livre ni cadeau



Cette fois, ni livre, ni cadeau. Les adieux dans l'aérogare sont presque devenus une routine. Même mon gros sac rouge n'affole plus la balance de la compagnie aérienne. Je passe une nouvelle fois la petite porte de l'aérogare, une nouvelle fois je regarde de loin Ursel et Félix qui pleure monter dans la voiture. Il n'y a pas de passage prévu par Saint Léon et donc pas de coup d'œil en arrière quand on quitte les Quatre Routes vers la côte de Jors.

Mon oncle et ma tante du Périgord nous prêtent leur petite maison à La Rochelle. Le séjour est plaisant. Le matin, de bonne heure, je traverse une partie de la ville avec le vélo de Louis et longe le bassin des chalutiers. Les voiliers de la Grande Traversée 400, pavoisés

jusqu'en haut, y sont amarrés. A cette heure, tout le monde récupère des apéros de la veille. Hozro et moi ne jouons pas dans la même division! Ces bateaux sont presque tous deux fois plus grands que nous et au moins dix fois plus chers. Aux Minimes, la boulangère est aimable et jolie – ne le dites pas à ma femme. Le port s'éveille lentement. Je pourrais passer ma vie là, à siroter mon espresso, mais mon destin m'appelle au ponton n°1, celui des minis. Hozro y a retrouvé quelques cousins, plus modernes, plus beaux, plus forts. La plupart d'entre eux a couru la dernière Minitransat. Ils roulent des mécaniques en attendant les prochaines manches qualificatives ou bien un nouvel acquéreur.

Louis, mon cousin, m'aide à monter en haut du mât. L'ampoule est grillée. Aucune de mes ampoules à diodes, beaucoup moins gourmandes, ne daigne s'allumer. J'installe donc une ampoule ordinaire et ça marche... Je raye le point n°12, priorité haute, de ma liste de tâches à réaliser. Certes j'ai installé une ampoule à haute consommation, ce qui n'était pas mon objectif, mais au moins, elle brille. En redescendant de là-haut, j'ai changé l'élastique de rappel des bastaques. Rayer la tâche n°9. Mais je m'en veux car j'ai omis de vérifier la prise d'antenne radio. Zut! Il me semble que la radio marche, car j'entends parfois un message émis dans l'enceinte du port, mais enfin ...

Grâce à des assistants efficaces, la liste des actions prioritaires diminue. Mes parents vont chercher Stéphane à la gare. Il emménage chez nous et, en compagnie de mon père, gère l'avitaillement et me procure les quelques bricoles qui me manquent. Une clé à pipe de 10, un rouleau de scotch rouge, 200 litres d'eau minérale... Je lui délègue complètement le choix des aliments et le calcul des quantités. En réserve, j'ai un assortiment de produits lyophilisés. L'eau du robinet devient rapidement absolument imbuvable quand on la stocke dans des bidons en plastique. Je préfère utiliser de l'eau minérale en bouteille. A vous d'imaginer la corvée d'eau: 5 litres par jour, 30 jours en mer, 10 jours de réserve, dont le fameux bidon de 10 litres ficelé à proximité du radeau de survie. La Classe Mini impose un règlement très strict à ses compétiteurs. Je ne suis pas concerné, puisque je ne cours pas, mais j'ai toujours pensé que les règles qui sont bonnes pour les membres de la Classe devaient l'être pour le commun des mortels. Ainsi, je respecte le principe du tunnel d'évacuation d'urgence qui doit rester libre de tout objet, hormis les bidon et radeau de survie et 9 litres d'eau potable dans un contenant de 10 litres (pour qu'il puisse flotter en cas d'évacuation du bateau) Dans le même ordre d'idée, Damien a peint la quille et les safrans en orange fluorescent, ce qui facilite le repérage par les secours aériens si le bateau est retourné. Cette année, je me suis équipé d'une balise de détresse autonome avec une interface GPS et d'une radio à Appel Sélectif Numérique. Le récepteur SIA et le répondeur radar sont fidèles au poste, ainsi que mon petit ordinateur IBM et son frère dans une sacoche étanche. Presque tout le matériel électronique est installé en façade de la table à cartes. Je passe un temps fou à réaliser les connexions électriques et l'interface avec le GPS me crée beaucoup de soucis... Le récepteur radio BLU trône maintenant en hauteur, grâce à un petit support développé par le l'architecte d'intérieur de Saint Léon sur Vézère.

Ursel a cousu des sacs en toile qui pendent entre chaque nervure à la pointe avant. Ils permettent de ranger tout le petit bordel qui traîne habituellement. Chaque sac porte un numéro et une fiche glissée dans une pochette transparente permet de savoir ce qu'il y a caché dans le sac. Raffiné! Je prends grand soin à ranger le matériel, tout en respectant la répartition des charges. Hozro en a plein les bottes! La ligne de flottaison est sérieusement remontée et on sent bien qu'il a beaucoup d'inertie en roulis. Pourtant, l'eau potable est répartie le plus bas et le plus près du mât possible.

« Il a l'air monstrueux comme ça, mais c'est juste une apparence » déclare Stéphane en parlant de son gigantesque sac. Le reste de ses bagages est moins monstrueux et plus fractionné. Personnellement, je trouve que c'est beaucoup trop. J'ai adopté une organisation différente, de manière à pouvoir libérer toute la longueur de la couchette. Stéphane a un habit de lumière intégralement jaune. Le pantalon, la veste, le chapeau, la montre sont jaune canari. Ses bottes sont également neuves, également énormes. J'ai une pensée émue pour celles en caoutchouc que j'ai empruntées à Félix. J'aperçois les mâts du Bélem qui passent derrière la digue en direction du port.

Les derniers jours passent en un clin d'œil. Je ne serai pas prêt pour le 8 mai, c'est sur. La sœur de Stéphane et son ami vont nous rendre visite. Mon frère Olivier aussi, en compagnie de toute sa famille. Louis nous invite chez lui, Stéphane, en grand seigneur, nous offre le restaurant. Je règle ma facture au bureau du port, ferme la boîte à outils, range la caisse à pharmacie. Stéphane n'est pas encore dans le coup. Sa vie est à terre, ailleurs. Il doit passer des coups de fils, répondre à ses courriers. Il règle des choses importantes que j'ignore. Peut-être sa succession?

45- quand on part

08/05/2008 20:29Z 48° 08' 46"N 01° 10' 14"W



Le 8 au soir, je devine les mâts du Belem qui défilent derrière la digue où la foule s'est massée. Il fait chaud. Je suis prêt. Stéphane, en tenue de ville, apparaît au bout du ponton, tandis que je baisse le support du moteur.

« On part? »

Nous faisons des tonnes de bises, nous versons des larmes. Ma belle sœur n'a pas meilleure mine que si elle assistait à mon enterrement. Stéphane grée le génois. » Le serpent sort du trou, fait le tour de l'arbre et rentre dans le trou » Dahouët me vient à l'esprit.

Nous sommes au point zéro, au même niveau qu'il y a deux ans.

J'appelle ma femme. Elle s'est démenée pour recouper différentes sources de prévisions météorologiques. Il y a bien une petite dépression sur le Golf de Gascogne, mais avec peu de vent. Le « dégolfrage » ne devrait pas être dangereux. Je lui confie que je ne suis pas très optimiste sur nos chances de réussite. Peut-être à cause de ce fichu serpent et de son trou... Alors elle a une parole toute bête: » Quand on part, on part. On ne regarde pas derrière, il faut y aller. » Cette énergie me donne le coup de pied au c. dont j'avais besoin. Là-bas, de l'autre côté, ils comptent sur moi, ils m'attendent. Nous ferons un pas après l'autre. A chaque instant sa peine. Nous prendrons Galantry par surprise.

Nous remontons le chenal, à contresens des centaines de bateaux qui ont accompagné le Belem et la flottille de la **Grande Traversée 400**. Des bras amis font des signes et encore des signes et se perdent au milieu des enrochements. Ce doit être dur pour nos proches qui regardent disparaître notre coque de noix vers le couchant. Peut-être espèrent-ils secrètement nous voir faire demi tour et retourner à eux?

Les instruments du cockpit sont éteints. Étrange. Je descends dans le carré: plus rien ne fonctionne! Plus de GPS, plus de radio. Je suspecte ma belle soeur avoir fomenté un rite vaudou en piquant des épingle dans

une maquette d'Hozro en polystyrène. J'extirpe quelques outils de leur boîte et me lance à la recherche de la panne. Je ne pensais pas devoir si tôt mettre les mains dans le cambouis. Nous naviguons depuis un quart d'heure et n'avons même pas encore hissé les voiles! Je mesure la tension électrique un peu partout et, au hasard de mes manipulations, entends les instruments émettre quelques bip fugaces. C'était « juste » un connecteur mal serré. Les choses commencent bien!

Le soleil se couche et le vent est insignifiant. Je n'aurais pas dû travailler en bas à l'aveuglette. Je reconnais les premiers symptômes de mon plus fidèle ennemi. Nous naviguons depuis deux heures à peine, sur une mer des plus calmes et je suis déjà malade. La perspective de passer à nouveau par le purgatoire du mal de mer m'accable. Je pense que le stress du départ a joué un rôle dans le déclenchement des troubles. Je me force à manger et à boire tant que c'est encore possible. Nous sommes seuls sur l'eau, à part un voilier qui nous rejoint et nous dépasse. Sa grand voile est haute et il file au moteur. Que deviendraient les voiliers sans leur moteur? La nuit n'est troublée que par les bateaux de pêche aux trajectoires erratiques. Dois-je virer ou pas? Le vent n'aide pas beaucoup à manœuvrer. On ne sait jamais si, en cas de manque à virer, le navire de pêche serait en mesure d'éviter l'abordage. Nous connaissons ce contexte, mais le stress demeure.

Le petit matin n'est guère réjouissant. Le ciel est gris et le couvercle se referme imperceptiblement sur nous. Quand il commence à pleuvoir, on se dit que c'est passager. Quelques heures plus tard, on se dit que ce sera mieux demain. Crachin et mal de mer s'entendent à merveille.

J'ai oublié mon alliance. Je ne la porte jamais car elle me gêne et me blesse le doigt. Mais quand je pars en mer, je la porte sur moi au bout d'une ficelle. Heureusement, j'ai mon ange gardien. C'est un objet naïf découpé dans de la tôle qui pend à un fil de fer. Il doit être visible à bord pour que le sort nous soit favorable et pour contrer les ondes négatives qui ont failli nous faire faire demi-tour. Le mieux, c'est de le fixer sur la barre. Mais je ne donne pas cher de ses plumes si je l'expose à la corrosion saline! C'est ma femme qui me l'a offert. C'est un clin d'œil, bien entendu, mais au moins je pense à elle quand je regarde cet objet oscillant au dessus du carnet de bord. Ce carnet est un petit classeur qu'elle a décoré à sa façon, avec goût et affection. Il n'est pas très pratique et il a une fâcheuse tendance à absorber l'humidité ambiante. Mais je n'en veux pas d'autre. J'ai aussi les petits cailloux décorés par Félix quand il était à la maternelle. Et puis aussi la montre offerte par Benjamin. Chaque objet a une âme, liée à la personne qui me l'a procuré ou offert: les objets en bois confectionnés par mon père, quelques bricoles pour cuisiner achetées par ma mère, les chaussons en feutre d'Ursel. Ils rappellent la vie qu'on laisse derrière soi en quittant le port. Ils apportent un peu de chaleur, mais ils empêchent aussi de réaliser la coupure nécessaire qui permet de « s'arracher » au monde rassurant des terriens.

« Quand on part, on part... » m'a-t-elle dit avec enthousiasme. Je me souviens qu'elle a mis aussi dans la pharmacie une boîte de pansements en fer à l'effigie de Jesus Christ. MDR

46- plus gris que gris

09/05/2008 17:53Z 46 00 36W 02 32 55N s2,7 h215 w140/8,31 1010HPa



Il fait moche et il y a peu de vent. Il n'y a pas de plaisir non-plus car mon organisme est réduit à un estomac malade. Je me demande pourquoi je fais du bateau si c'est pour me plaindre tout le temps. Nous faisons la course avec des nuages plus gris que le gris ambiant. A ce petit jeu, nous n'avons aucune chance de gagner et c'est la rincée. La navigation est simple: cap à l'ouest-sud ouest pour « dégolfer » en gardant une bonne marge par rapport au cap Finistère (Espagne) Le point de référence est l'île de Flores, aux Açores. C'est celle qui se trouve le plus à l'ouest de l'archipel, presque au milieu de l'Atlantique. Elle n'offre pas de place à quai pour les voiliers, mais tant pis, nous

irons nous doucher à terre à la nage s'il le faut. Les instructions nautiques la décrivent comme une escale très attrayante, mais difficile d'accès à cause des vents faibles et contraires de l'anticyclone des Açores. Peu importe: Flores est encore une notion abstraite qui n'intéresse que notre GPS.

Dans la brume, aucun repère. Même pas un fragment de ciel lumineux pour nous rappeler l'existence du soleil. Le mal de mer trouble mon sens de l'orientation. Je n'ai pas du tout la sensation dans ma chair de m'éloigner vers l'ouest, de quitter le continent à l'assaut de l'océan. Ma chair, elle ne me dit qu'une chose: couche-toi et attends que le docteur arrive!

Qu'à cela ne tienne, le GPS garde la tête claire et nous renseigne sur le cap du moment, le cap à suivre vers le prochain point et la vitesse au dessus du fond. Le loch-sondeur, lui, fait n'importe quoi. Une fois de plus. Il annonce à peu près 15m de fond et 9 noeuds de vitesse. J'aimerais que ce soit vrai, car 9 nds sont une vitesse qu'Hozro n'atteint que très exceptionnellement, au portant et sous spinnaker. Ces instruments nous compliquent inutilement la vie – quand ils sont en panne! Par contre, le mouvement d'horlogerie du régulateur d'allure fonctionne à merveille. Les ficelles qui commandent la barre sont solidement arrimées et, tant qu'il y a un peu de vent, Hozro se débrouille seul. Quel confort de pouvoir tenir le seau à deux mains!

47- la danse du fax

10/05/2008 16:00Z 45 39 35N 04 52 53W s5,4 h250 w008/015 1012HPa



Notre vie est jalonnée de repères tels le déjeuner, la soupe du soir, la relève de la nuit. Mais le repère immuable est la réception des cartes météo.

« – Steph, quelle heure est-il? Non, en heure zoulou... enfin UTC, GMT, comme tu veux... »

Stéphane est maître du temps. Dommage que l'aire de la navigation astronomique soit révolue. Elle nécessitait une grande précision dans la conservation du temps. Stéphane aurait excellé. Il a acheté une grosse montre jaune assortie à sa tenue de quart. Elle sait tout faire, sauf indiquer la vitesse sur l'eau et la profondeur. Nous ne tomberons jamais d'accord sur la valeur de la pression atmosphérique. En effet, j'ai moi même une montre sans bracelet collée à une cloison. Mon frère Christophe l'a ramenée de Beyrouth. Je l'ai offerte à Ursel le jour de la naissance de notre fille Léa mais c'est moi qui m'en suis servi pendant des années, jusqu'à ce que le boîtier se brise à force d'enfiler les lourds sacs à dos contenant nos parapentes. Elle m'a suivi dans les airs, sous l'eau et maintenant à l'assaut de l'Atlantique. On fait

toujours des cadeaux qu'on souhaite pour soi-même!

Vous me direz, deux hectopascals, c'est pas la mort... Ben si, la montre d'Hervé « retarde » de deux hectopascals. C'est rien, sauf quand vous notez l'évolution de la pression atmosphérique pour guetter l'arrivée d'un éventuel coup de vent. Cette erreur systématique restera comme une zone d'ombre dans notre relation.

» 17 heures UTC? » Je plonge dans la « cave » Peu importent la forme physique, les conditions extérieures, la gîte et le confort, le petit ordinateur s'allume en un clin d'oeil et le récepteur souffle des parasites dans l'habitacle. Quelques réglages, et les deux bosses du chameau électromagnétique s'alignent sur les repère du spectrographe. La danse du fax peut débuter. Gna gna – gna gna – gna gna... je pense que les amateurs de musique techno adoreraient ça... La page se tricote à l'écran. Ligne après ligne. Des vagues de parasites noircissent quelques lignes, puis le dessin réapparaît et l'espoir avec lui. « 48 HR – SURFACE FORECAST

– FCSTR COLLINS » Tiens, un nouveau prévisionniste! Il y a MILS, GARCIA, NOLT... Ces gens là garent leur voiture devant le bâtiment de la météo et repartent chez eux à la fin de leur service, sans se douter que le destin de gros et surtout de petits bateaux se joue au bout de leurs crayons. Il faudra que je leur écrive un mot en arrivant.

On reconnaît les signes et les symboles avant qu'ils ne soient complètement visibles. Impossible de confondre un H (haute pression) avec un L (basse pression) On est fixé dès que la pointe des branches verticales commencent à apparaître, puisque le H a deux pointes et le L n'en a qu'une. Certaines annotations sont redoutées: DVLP (developping) marque le début d'une poussée d'adrénaline dont l'intensité sera modulée par le niveau de gravité du substantif qui suit. GALE pour coup de vent. Quel vilain mot, même en français! STORM pour tempête, signal de mort, mise en situation de survie.

Heureusement, les jours passent et les prévisionnistes mènent à terre leur train train quotidien. Du coup, les écritures alarmistes sont rarement suivies d'effet. J'ai longtemps cru que ces gens appliquaient le principe de précaution. Mais en fait il n'en est rien. Nous les imaginons dessinant leurs cartes, traçant des arabesques, supputant le destin des dépressions. Selon l'humeur du moment, une telle se creuse et dévaste tout sur son passage, tandis que sa voisine disparaît de mort naturelle. Une scène de ménage et l'employé fantasma un cyclone extratropical qui ravage la Nouvelle Ecosse, un coup de fatigue et un marais barométrique immobilise la flotte de voilier dans une pétrole sans fin. Entre collègue, il peut également y avoir des disputes. C'est pour ça que parfois, les cartes météo se suivent mais ne s'emboîtent pas. Il m'arrive de vérifier les dates et heures au cas où on nous aurait envoyé une prévision de l'année dernière piquée par erreur dans une poubelle!

« DVLP GALE » en caractères gras dans un cadre noir s'est muée aujourd'hui en « L DSIPT », suivie d'une armada de « H » qui fondent sur nous. Excellente nouvelle. Surtout pour Collins. Je pense qu'il a dû se réconcilier avec sa femme...

48 an-ti-ci-per!

11/05/2008 09:04Z 45 09 14N 06 51 30W s7,6 h250 w015/12 1018HPa



Une nuit qui débute sous de bonnes auspices voit rarement poindre l'aube sans heurt. Ne me demandez pas pourquoi, mais c'est comme ça. Les statistiques sont formelles.

Le bruit de l'eau sur la coque est fort et régulier. Je suis bien calé contre une paroi de ma couchette cercueil. Je ne me rappelle plus si je suis allongé au vent ou sous le vent. J'ai probablement dormi. Mais peu importe, je suis bien. Je ne suis pas tout à fait éveillé et je pourrais rester dans cette position une éternité car elle soulage mes spasmes de l'estomac. La petite lueur que je devine là bas est-elle du domaine du rêve ou de la réalité? Est-ce le bout du tunnel qu'on aperçoit juste avant de mourir? Je lève un peu la tête. Hervé est assis sur la banquette sous le vent. La frontale regarde droit devant lui. Il est tout habillé et rien ne dépasse de sa capuche.

« – Qu'est-ce que tu fais là? »

– Je suis rentré car il ne fait pas bon dehors.

– Comment ça, il ne fait pas bon?

– Il pleut à torrent et le vent a forci... »

Les bras m'en tombent. Façon de parler, car ils sont bien au chaud dans mon sac de couchage.

Je remarque le bruit familier de la pluie à verse. Elle ne tambourine pas sur le toit du pigeonnier des Tuilières, mais bien sur le rouf d'Hozro. Je dois quitter la douceur de ma couche et de mes rêves de chaleur partagée. Vite, le ciré, les bottes! L'eau passe par dessus le liston, les réglages sont incohérents. Il faut changer la voile d'avant, prendre deux ris sous la pluie battante. Être trempé par les embruns est une chose, mais par de l'eau douce, c'est un comble. Je contrôle la manœuvre depuis le cockpit et Hervé porte le petit foc à poste. Nous devons amener le génois, gréer le foc et le réduire en prenant un ris. La manœuvre dure un temps infini. Stéphane glisse vers les filières, lâche la boucle de son nœud de chaise. « Le serpent sort du puis, fait le tour de l'arbre... » Comment ferais-je si j'étais seul à bord? Je réfléchis à cette question. Je serais en train de changer la voile moi même et il n'y aurait que le pilote automatique pour m'observer depuis le cockpit. Aujourd'hui, je sais faire les nœuds de chaise comme Alain me l'a appris, en deux secondes. Je grée d'abord la contre écoute, ce qui évite à la voile de battre trop longtemps et au nœuds de se défaire. J'utilise une herse à bouton, pour pouvoir amurer le solent et le génois simultanément. Disons que j'ai pris un peu de bouteille. La prochaine fois, nous changerons de méthode en abattant largement pour que le vent et les vagues arrivent de notre arrière et non plein de face. Comme ça, le matelot pourra faire sa cuisine dans de meilleures conditions.

Enfin, la situation est stabilisée. Stéphane me demande:

– Il y avait combien de vent, là?

Il a besoin de repères.

– C'était beaucoup de vent ou pas beaucoup? Est-ce qu'on connaîtra pire que ça ou pas?

– Stéphane, par pitié, appelle moi avant que ça ne se gâte trop. Bien naviguer, c'est an-ti-ci-per!

49- pot au noir

Une lueur blafarde m'accorde un semblant d'horizon. Je suis assis en travers du cockpit et je n'ai rien d'autre à faire qu'à guetter les feux d'un hypothétique navire conflictuel. Je devine une masse noire, monstrueuse, qui nous barre le passage à faible hauteur. Le vent a faibli, la pluie a cessé, et nous naviguons à deux ou trois nœuds. Le ciel, plus sombre que l'eau, révèle graduellement sa menace. Il n'y a qu'un seul nuage, mais si bas qu'Hozro ne peut se glisser dans la mince fente entre l'eau salée et la nuée par laquelle filtre la première raie du jour. Il s'agit probablement d'un arcus, signe avant coureur de l'orage qui déchaînera ses foudres tout à l'heure. Il est trop tard pour esquiver et puis le vent est si faible... Nous glissons sans bruit sous le couvercle de plomb. Stéphane dort. A part la pluie qui reprend, il ne se passe rien. Pas une risée, rien que du coton couleur suie. Derrière le barrage, le ciel est plus clair, laissant même apparaître quelques taches rosées. Le répit est de courte durée. Soleil aidant, les cumulus passent en quelques minutes de l'état de nuelle à celui de haute tour immaculée, projetant dans la haute atmosphère des tonnes de vapeur d'eau qui condensent dans l'air déprimé. Les nuages naissent, croissent jusqu'à maturité, se soudent, et deux murailles géantes de cumulus castellanus délimitent un corridor que nous parcourons au ralenti. Le contraste entre éclaircie et nuages est saisissant. A leur base, des rideaux d'encre sale retournent à la mer.

Pendant plusieurs heures, je suis le trait de ciel bleu qui permet à mon ciré de sécher un peu. Par petites touches, j'ajuste l'angle de la girouette et le réglage des voiles afin de suivre le cañon épargnée par la convection. Puis le sentier lumineux se fait plus étroit et nous buttons irrémédiablement au fond d'un cul de sac. Il pleut à torrent. Nous sommes dans le Pot au Noir du cap Finisterre.

Je passe la tête entre les filières au vent et rends à l'océan un jet de fiel tiède.

50- Bartók

J'abandonne mon équipier aux sévices du temps tandis que je repose au fond de mon terrier. Stéphane s'est recroquevillé pour résister à l'averse. Il souffre et moi aussi. C'est notre condition de marins, c'est notre condition d'hommes.

Les safrans sont tout près de ma tête, juste de l'autre côté de la cloison. Il y a un peu de jeu dans la transmission du gouvernail, et j'entends les aiguillots battre dans les femmelots, au gré des oscillations du pilote. Quelque part, un axe gémit. Il ne gémit pas, il pleure, il implore. C'est comme un cri, une plainte modulée, indéfinissable. Parfois, c'est un enfant qui appelle, parfois c'est Ursel qui me susurre quelque chose à l'oreille. Suis-je éveillé? Est-ce un effet du mal de mer? J'ai trouvé: c'est un orchestre qui accorde ses instruments. La rumeur enfle, puis s'éloigne. C'est du Béla Bartók. Le pilote est le spectre de Bartók qui puise son inspiration à la frontière du vent et de l'eau. Le régulateur d'allure est un instrument magique qui prend la musique du ciel pour faire chanter l'eau.

Stéphane est émerveillé par l'océan "sans représentation" qui nous entoure et qui pourtant "offre tour à tour tant de visages différents" "Nous sommes là au milieu de rien, sans perspective ni autre avenir que ce nuage au loin, et pourtant nous avons le désir de vivre, nous ne nous jetons pas à l'eau!"

A cet instant précis, je me dis que je le jetterais bien à l'eau, mon estomac. Les dépressifs ne devraient jamais croiser le cap Finisterre sous la pluie. En tous cas, pas les dépressifs nauséux. Deux mètres plus bas, indifférent, le bulbe de lest, sirène de plomb, fend obstinément l'eau sombre. Elle murmure un chant mélodieux à la mer et Bartók bat la mesure.

Je jette un oeil dans la caisse à pharmacie et me prépare mentalement la piqûre du désespoir (perfusion sous-cutanée) Les médicaments et les engins de torture sont emballés dans des troussees en plastique transparent, avec de courts modes d'emploi manuscrits. L'un d'eux arbore une étiquette où on peut lire, en gros caractères rouges: "En cas de pètage de plombs!"

Je remets la perfusion à plus tard.

51- un miracle

Il a plu presque toute la nuit, puis le jour a profité d'une belle éclaircie pour se lever tôt. Tout va mieux alors. Le vent d'ici est d'une espèce nocturne. Il se couche au point du jour.

Je renvoie de la toile. La girouette en bois du pilote ne sait plus où donner de la tête. Elle assure dans la tourmente. C'est son métier. Là, l'air est impalpable et elle n'arrive plus à commander Bartok. Je vais devoir la remplacer par celle en matière plastique transparent, plus grande et plus belle, avec sa petite faveur rouge qui se trémousse dans le moindre filet d'air.

Cette opération est délicate, car il faut grimper à l'arrière du cockpit, dévisser deux écrous papillons, ôter le petit cordage de sécurité... Je ne suis pas très habile à cette heure-ci et ça fait un bout que je suis contraint au jeûne. La planchette de contreplaqué est humide, glissante. Nous n'avancons pas bien vite, il y a peu de mer. Pourtant, je sais que je vais la perdre. Malgré d'innombrables précautions, le trapèze de bois mince me glisse entre les doigts. Il fait une pirouette en l'air, heurte l'arceau en inox et se pose en douceur à la surface de l'eau. C'est à peine si elle dessine quelques ronds à la surface. Elle s'éloigne si lentement dans les remous nonchalants que j'ai l'impression de pouvoir l'attraper si je me penche au travers des filières. Devrais-je sauter à l'eau?

Peine perdue, elle est partie...

Dans un éclair, je pèse le pour et le contre. Renoncer ou se battre?

Surtout, ne pas la perdre des yeux! Bartok est engagé, il résiste. Pas moyen de virer à la main: la barre est comme soudée. Je réussis tout de même, entre deux coups d'œil à la mer, à relâcher les drosses. Je fais un cercle, puis un deuxième... Elle est là. Elle doit être là... je l'ai perdue.

Le moteur! Dénouer le cordage qui le retient au bateau, le redresser, baisser le support. Amorcer avec la poire. Enrichisseur... un peu de gaz ou pas de gaz? Il démarre. J'appelle Hervé. C'est trop bête de perdre cette girouette comme ça. Nous aurons besoin d'elle quand le vent fraîchira. Mais je l'ai perdue de vue, perdue tout court. Comment retrouver une petite plaque de 5mm d'épaisseur posée là au milieu de rien? Je réussis à extirper Hervé de son sommeil comateux. Ca y est, il a compris que la situation est désespérée et lutte contre une viscosité mentale bien normale au saut du lit. Sortant le buste par la porte de descente, il scrute la surface.

« Elle est là! »

J'ai du mal à le croire. Je vire et pointe dans la direction de son doigt. A plat ventre sur le pont, il tend le bras et la saisit au passage. L'improbable s'est réalisé. Un miracle, en fait. Le Vieil Homme est de notre côté. Serons nous à la hauteur?

52- la fin

11/05/08 12:40Z 45 12 12N 08 26 44W

s 4,3kts h 275°T W 050°/07kts

Si vous ne deviez lire qu'un seul article, j'aimerais que ce soit celui-ci.

La girouette en bois est rangée dans un équipet. Elle ne risque plus rien. Je devine de l'animation à la « cave ». Stéphane s'habille, déplace toutes sortes d'objet, plonge dans le garde-manger. La bouilloire tinte sur le réchaud.

Il passe la tête par la porte, tenant à deux doigts devant son nez un bol de lait dans lequel trempent des flocons d'avoine. La cuillère tribord (la verte) tient toute seule dans l'espèce de bouillie compacte.

« Petit dej'? » demande-t-il avec un sourire radieux.

Ayant perdu depuis plusieurs jours l'usage de mon tube digestif dans le sens descendant, je prends le temps d'une courte réflexion avant de lancer un « Why not? » parfaitement adapté à la nature de la pitance proposée (du porridge, en fait)

J'avale de petites cuillerées de nourriture, racle consciencieusement les angles du récipient et en lèche les bords avec délice.

Fin du mal de mer.

53- alléluia!



Un enchaînement d'évènements extraordinaires confirme que nous naviguons sous une bonne étoile. Notre ange gardien, qui surveille la table à carte, fait parfaitement son office.

En réunion paritaire (capitaine, matelot) nous adoptons la résolution suivante: nous appliquerons désormais une procédure rigoureuse lors des changements d'aérien, inspirée du travail en équipe dans les blocs opératoires. Stéphane fera l'infirmière, et moi le grand patron. Les objets devront être tendus à l'opérateur sans hésitation et lâchés uniquement sur ordre.

Justement, c'est « la grande » (voir photo) qui bat la mesure et Bartók joue inlassablement sa petite musique. Il est aisé, dans ces conditions, de relâcher la vigilance visuelle et de se plonger dans la méditation. Par hasard – c'est ce que j'ai cru sur le moment – je lève la tête et mon regard est attiré par l'aspect étrange de la mer droit devant. Je passe la tête par dessus l'étai, à l'avant du génois, pour mieux observer le phénomène. A quelques encablures, l'eau fait une tache rectangulaire molle, presque lisse, au milieu des vaguelettes alentour. Quelque chose, sous l'eau, en perturbe l'écoulement. Qu'est-ce que c'est? A quelle profondeur se trouve cet objet

invisible qui doit être au moins quatre fois plus grand qu'Hozro? Je cours à l'arrière et presse de côté la girouette du régulateur qui transmet instantanément la commande de virer au gouvernail. Mince, ce n'est pas le bon côté! Je l'incline de l'autre et Hozro abat sagement. Nous parons l'obstacle, réel ou imaginaire, et malgré la faible distance, je ne distingue rien sous la surface. Était-ce un conteneur entre deux eaux ou une baleine ayant sondé? Second évènement troublant après la récupération de la girouette en bois d'arbre.

Plus tard, vient la corvée de générateur. L'ordinateur a besoin d'énergie, de même que les instruments et la loupote en tête de mât. On le pose dans le cockpit, bien vertical, car ces petits moteurs ne supportent pas le moindre défaut de lubrification. Il ronronne et insuffle dans les câbles de cuivre le fluide électrique qui va regonfler les batteries. Hélas, j'ai négligé de l'assurer avec un petit bout car la mer me semblait clémente. Fatale négligence! Une vague dont je n'avais auguré la violence nous prend par le travers et retourne le générateur qui se retrouve les quatre fers en l'air, comme une drôle de tortue jaune agonisant. Cette couleur est à la mode à bord... Il ronfle encore quelques secondes puis trépassé. Cet incident me contrarie beaucoup, car l'appoint du générateur permet un suivi régulier de la météo. Sans lui, il faudra rationner les consommations, et espérer que les deux petits panneaux solaires, d'une manipulation laborieuse, seront aptes à entretenir la charge des batteries.

L'objet gît là au fond du cockpit, en pièces détachées. Le manuel dit, dans une langue étrangère, qu'en cas d'absence d'étincelle à la bougie, il faut débrancher le câble violet. Or, il n'y a aucun câble violet dans les entrailles du bestiau! Nous retournons chaque pièce en tous sens: du bleu, du rouge, du blanc, du vert ... mais pas de violet! Alors nous décidons de tout remonter. J'ai l'impression de ne pas avoir les yeux en face des trous. Le schéma mental de l'ordre de remontage m'a échappé. Mon état général médiocre, après le jeûne forcé, en est-il la cause?

Alors intervient le divin incarné en Stéphane: il prend cet axe, enfile ces rondelles, place le tout dans une des coquilles jaunes qu'il emboîte dans sa soeur jumelle. Tout est imbriqué, il n'y a plus qu'à placer les vis. Ce soir, le jaune canari est plus que la couleur de l'espoir, c'est la couleur du miracle. Stéphane, qui a besoin d'habitude de tester le sens de rotation d'un winch avant de tourner un cordage dessus, n'a pas pu réaliser ça tout seul: il était en état de grâce.

Même s'il a retrouvé son intégrité, le moteur affiche toujours un électroencéphalogramme de la bougie complètement plat. Allumage du deuxième étage du miracle: je distingue un connecteur par la petite trappe

de remplissage d'huile. Le fil est tout sauf violet. « C'est celui-là! » dis-je sans hésitation, tant est palpable l'inspiration divine. Je le débranche. L'étincelle jaillit! Le berlingo ronfle à son régime de croisière. Le fluide électrique coule dans les veines d'Hozro. Un quart d'heure plus tard, une fois épongée l'huile maculant le cockpit, nous partageons une vieille canis rouillée de bière d'Alsace et trinquons en l'honneur du Vieil Homme.

Sans le savoir, nous venions de vivre le deuxième acte d'une trilogie miraculeuse. La suite n'allait pas tarder. Nos quarts sont immuables. Ils sont dictés par la culture et la physiologie de chacun. J'aime bien me coucher tôt et Stéphane passé minuit. Ça colle au poil. Ainsi, tout en dissimulant soigneusement mon plaisir à quitter la douceur de ma couche, je me lève vers 1 ou 2 heures du matin et veille jusqu'après le lever du soleil. Puis c'est à nouveau le tour de mon compagnon. Ainsi, aujourd'hui, après ma sieste matinale, je passe la tête par la petite porte et fait un tour d'horizon du cockpit, des cordages et ficelles pour me faire une idée de la sauvagerie de la bataille. Un détail, seulement visible par un esprit au pessimisme chronique, me glace d'effroi! L'accouplement du safran bâbord a lâché. Il se balade librement au gré des remous, le bateau n'étant plus gouverné que par le safran tribord. Vus l'état de la mer et la maigreur du vent, nous ne risquons pas grand chose dans les minutes à venir, mais l'horizon de l'expédition s'est obscurci. Je fais part de mon horreur à Stéphane qui, sans doute perdu dans des pensées plus élevées, ou ne saisissant pas toutes les subtilités de mon langage, ne la partage visiblement pas. Le joint en caoutchouc qui accouple le safran à la barre de liaison (ils en ont quand même de la chance, eux!) pend lamentablement, retenu par un ou deux filets du pas de vis. Que personne ne bouge! Je m'allonge dans le cockpit, me glisse entre les jambes de Bartók et saisis l'objet entre deux doigts. Sauvés! Enfin presque. Il faut réussir le remontage, en évitant de faire tomber quoi que ce soit à l'eau. Quelques minutes plus tard, le safran bâbord peut reproduire fidèlement le moindre mouvement de son frère à tribord. La réparation a réussi. Je m'émerveille en suivant la chaîne cinématique qui transforme les hochements de tête de « la grande » en lents mais fermes marsouinages de la pelle immergée, puis traction des drosses sur la barre au travers de poulies nerveuses et enfin angle d'attaque avisé des deux safrans jumeaux. Ça vaut bien tout un réseau de courroie plates dans l'atelier d'un menuisier, le ronflement des réas étant remplacé par les doux accords de nos instruments d'inox.

Nous sommes saisis par la grâce. Hozro sera-t-il béatifié? Des millions de pèlerins viendront-ils se ressourcer en cet endroit dont j'ai soigneusement relevé les coordonnées géographiques? Neptune nous a envoyé trois signes. A nous d'en être dignes. Une charte de bonne conduite est immédiatement approuvée par l'équipage: plus aucun rejet volontaire à la mer, même parfaitement recyclables par les bernard l'ermite comme les canettes de bière; partage obligatoire avec Neptune de toutes les boissons agréables comme le Côte de Buzet, par exemple; séance d'autocritique, voir de mortification en cas de pollution accidentelle par négligence.

L'effet est immédiat: je réclame des flocons d'avoine trempés dans du lait en poudre. Je suis guéri! Alléluia!

54- froid au c.

13/05/08 20:40Z 45 15 53N 12 40 29W

s 2,7kts/h 270 W 129°/9,3kts 1008HPa



Les nuits sont très humides. Même quand il ne pleut pas, la rosée couvre le bateau d'une pellicule d'eau qui transforme le pont en patinoire. Le ciré, trempé, décuple l'impression de froid. Pourtant, il faut bien rester là et guetter le trafic éventuel. Je déteste avoir les fesses mouillées! Mon pantalon à beau être renforcé en cet endroit stratégique, il ne peut être étanche pendant des heures. Ensuite, il a un mal de chien à sécher. Je prends le taureau par les cornes et adapte un vieux truc qui m'a déjà sauvé la vie lors des attentes interminables précédant les départs de courses à vélo de montagne: le sac poubelle. J'en choisis un bien grand dont je me fais une jupe du

plus bel effet. Ce matin, c'est moi qui ferai l'infirmière!

La houle est longue et régulière. Il y a toujours aussi peu de vent, mais il est bien orienté. Le mur de nuages bourgeonnants et ses voiles de pluie perd du terrain. Il dessine un vaste disque de ciel intégralement bleu dont nous suivons un diamètre. Stéphane est allé se reposer en prévision du premier quart de nuit. Je suis allongé le long des filières, la tête appuyée sur le bidon d'essence. Je dessine mentalement la courbure de la perturbation et la compare à sa représentation sur l'écran que m'a envoyé CLARK (voir le chapitre sur la réception des fax)

La mer est argentée. Hozro glisse sans heurt. L'océan est en pente douce. Nous montons lentement, en compagnie d'oiseaux économes de leurs efforts, vers la crête derrière la quelle le soleil se noie. « Quand on y va, on y va! » Je ressens pour la première fois en deux ans une chose étrange: nous sommes partis. Nous avons contourné le cap Finistère et le point milieu entre la France et les Açores est derrière nous. Il n'y aura pas de demi tour. Nous sommes en mer, pas en équilibre précaire comme une flèche qui n'aurait plus assez de vitesse et hésiterait à piquer vers le sol: nous avons suffisamment d'élan pour aller très loin maintenant. J'ai le sentiment que ceux qui nous regardent progresser sur l'internet l'ont compris aussi. Notre destin est en haut de la côte.

55- chabrol



Stéphane a son domaine réservé où il peut exprimer ses talents. Ils sont deux, en fait, mais parfaitement complémentaires: la cuisine et la vaisselle.

Je le concède aisément: je lui laisse volontiers gérer ces deux tâches, à tort assimilées à des corvées, mais de la plus haute importance pour la bonne marche du bateau. Que la vaisselle soit faite en retard, que le seau rempli de couverts et d'assiettes sales traîne un peu trop longtemps dans un coin du carré, et me voici contrarié. Je vois déjà tout le bazar voler d'un bord à l'autre en cas de virement, l'huile de sardine sur la table à cartes, un fond de lait sur mon sac de couchage (je ne supporte pas les gens qui ne boivent pas le fond de leur tasse) Mes craintes sont déplacées, car le plus souvent, Hervé règle le problème en un tour de main. D'ailleurs, je n'ai rien à dire car si je ne suis pas content, je n'ai qu'à faire la vaisselle moi-même.

J'ai un peu honte, certes, mais Stéphane semble tenir à la séparation des pouvoirs. J'ose même le questionner sur l'heure qu'il est, sentant un petit creux faire sa place dans mon estomac. Innocemment, je spécule sur le temps universel et le

calcul de l'heure du bord. Nous sommes partis de La Rochelle en été en heure locale TU-2 heures. Compte tenu d'un décalage de 15 minutes par degré de longitude, il est localement 11 heures 15. Trop tôt pour réclamer à manger. Pourtant, j'ai faim...

Le réchaud est placé à bâbord. Selon l'angle de gîte et son sens, le cuisinier jouit d'un confort de travail qui va de passable à carrément exécrable. Au près serré, à partir de 15 noeuds de vent, la situation devient vraiment périlleuse. J'ai vu le cuisto, arc-bouté d'une main à un équipet, tenant de l'autre la poêle à frire, accomplir stoïquement son devoir. J'avais prévu quantité de plats lyophilisés, car ils sont faciles à ranger... mais pas à manger. Après un ou deux essais, nous avons sélectionné un dessert, intéressant par sa consistance et sa couleur. Il eut fourni un excellent emplâtre en cas de voie d'eau... Le premier avait un goût d'abricot, mais l'étiquette était formelle, cette préparation ne comportait pas la moindre trace d'abricot. Plutôt rassurant quand on sait le nombre de gens allergiques à ce fruit! La couleur était attrayante, la quantité suffisante.

Stéphane fit une autre tentative, à l'époque de mes embarras gastriques. Il me prépara des nouilles chinoises, espérant me faire plaisir. J'espère que les poissons ont aimé... J'ai versé discrètement le contenu du sachet par dessus bord. Étrangement, c'est lui qui coinça un jour avec une superbe préparation de gelée à la fraise...

La procédure ne varie pas. Notre coq rampe sous le pont bien mieux qu'au dessus. Tel une taupe jaune fluo, il fouille caisses et sachets en plastique, à la recherche de la merveille qui égayera notre journée de labeur. Bien que pratiquement aveugle, son odorat développé garantit qu'il fera marche arrière sur les coudes, un trésor dans chaque main. Nous fîmes festin d'une boîte de potée auvergnate et d'une canette de bière, de ces vieilles boîtes datant de notre première tentative. Le fer est rouillé, mais le contenu prodigieux. Une conserve de choucroute garnie du même tonneau renouvela ce plaisir quelques jours plus tard.

La spécialité du bord est le couscous-sardines. Un repas froid à priori, mais Stéphane y ajoute une boîte de petits pois chauds, qui donne à l'ensemble une température et un arôme indéfinissables. Les sardines sont dressées en étoile sur la semoule criblée de petits poids et, parfois, un petit piment rouge se prend pour la cerise sur le gâteau. Le soir, place à l'éternelle soupe instantanée. Poireaux, champignons, tomates... Un pâté de porc, bien connu de tous les matafs du monde, servi en tartine sur quelques crackers et accompagné d'une gorgée de vin du Roussillon sert d'apéritif.

A ce propos, on peut s'étonner de la présence de vin rouge à bord d'un mini. Nous avons vivement regretté l'emport de ce container de trois litres: il fut tout à fait insuffisant. Nous aurions aisément bu deux ou trois fois plus de ce breuvage aux vertus reconnues depuis l'antiquité. « Quand je mourrai, je donnerai un sourire au vent qui passe, au flot qui chante, au soleil qui brille ; je donnerai mon cœur à ceux que j'aime et je laisserai tomber une larme dans le verre qui m'aura consolé. » *Fulbert Dumonteil*

Tous les soirs, il y a l'apéritif et la soupe. Deux gorgées pour l'apéro et un fond de verre pour le chabrol, une recette raffinée enseignée midi et soir par mon grand père Auguste. On garde un peu de soupe chaude dans l'assiette – si possible de la soupe au « vomisselle » comme dit Ursel – et on y ajoute le vin rouge. Le meilleur, c'est le rouge des Tuillières, mais il se fait rare... Ce breuvage magique vous donne une pêche incroyable. Il est déconseillé aux enfants en bas âge et aux dames, mais a la réputation de donner du « sang » aux femmes enceintes. Par prudence, nous cesserons ces pratiques à l'approche des eaux territoriales canadiennes.

Avant de trinquer, il y a l'offrande au Vieil Homme. Et là, il y eut hélas du gaspillage: Un beau soir, Eole est en forme et nous force à un prés assez virile, nous nous préparons à dîner à la Cave plutôt qu'en surface. Stéphane retient mon coude avec fermeté: « Et le Vieux? »

Sacrilège! Voulant réparer l'outrage, je passe un bras et la tête par le fenestrou et envoie avec vigueur le contenu de mon verre par dessus bord. Pas une seule goutte n'atteint l'élément salé. J'ai purement et simplement oublié que nous naviguons bâbord amure et que le vent apparent souffle vigoureusement du travers avant. Toute la partie du bateau en arrière du rouf est constellée de gouttelettes de vin. Mon visage également. Mon offrande à Neptune a été vaporisée par la puissance du courant d'air. Je suppose une quelconque rivalité jalouse entre les dieux. Eole a ravi à Neptune l'offrande qui lui était destinée!

J'expédie donc un autre verre, sous le vent cette fois, mais avec une pensée émue pour le premier qui ne profitera à personne.

56- la cocotte



Mon compagnon excelle aussi dans le domaine de la vaisselle. Il puise un seau d'eau propre dans l'océan. Cet exercice est plus difficile qu'on le croit. Je lui ai enseigné la méthode à suivre, mais je dois dire qu'elle fonctionne médiocrement. « Jeter le seau vers l'avant, le laisser se remplir et le remonter quand il passe par votre travers pour éviter qu'il ne vous arrache le bras » En fait, ce seau idiot flotte parallèlement au bateau et ne se remplit qu'en bout de course, au moment précis où c'est le moins commode. Par miracle, nous n'avons perdu ni bras, ni seau et récolté une bonne quantité d'eau. Heureusement, d'ailleurs, car notre [deuxième seau](#) avait une fonction très différente le rendant impropre à la vaisselle.

Le préposé passe le torse par la porte vers l'extérieur de la grotte et fait la vaisselle dos à la marche. J'ai écrit « préposé » par pudeur. En fait, à ma plus grande honte, c'est toujours Stéphane qui s'y colle. Sa devise, inspirée de la mienne « Je ponce donc j'essuie » – imaginée pendant la construction d'Hagar Dunor, est: « je plonge, donc j'essuie » Je n'ai rien à redire.

Les ustensiles sont posés au fond du cockpit. Je l'imagine agenouillé au bord de la Vézère sur sa planche à laver en train de frotter le linge. Ma grand mère faisait comme ça autrefois, du temps où il n'y avait pas d'eau courante à la maison. Nous, les gosses, allions à la fontaine remplir des brocs: c'est ce qu'on appelle de l'eau « portable »

Il brosse consciencieusement assiettes et couverts, y compris les boites de conserve pour éviter qu'elles n'empestent après quelques jours au fond d'un sac poubelle. La vaisselle est donc vite et bien faite. A partir du courant glacial du Labrador, elle le sera plus vite que bien!

Le plus gros morceau est la cocotte minute. Encore un héritage de ma grand mère, comme ce [deuxième seau](#) dont je ne parlerai pas... Cet autocuiseur, le plus petit du genre pour les terriens, mais monstrueux à l'échelle de notre minicuisine, nous rend des services inestimables. Il permet notamment de faire cuire des nouilles ou du riz sans risquer de s'ébouillanter. J'ose à peine imaginer les dégâts causés par ce lingot de fer et d'aluminium en cas de chavirage, mais la situation ne s'est pas présentée.

Stéphane a une manière très particulière de manipuler la cocotte. Il l'empoigne par le bouton central du couvercle et la déplace à bout de bras en utilisant naturellement la force centrifuge. Il est capable de la rincer directement dans le courant (relatif) car il a, contrairement à moi, le bras long.

Alors que nous sommes à proximité du Mont Charcot et que nous nous préparons à sustenter nos estomacs, il saisit la cocotte par son bouton, jette un coup d'œil circulaire pour chercher un endroit propice et, faute de mieux, fait le geste de poser l'objet au fond du carré. Comme on sait, le bateau est en matière plastique. Entre l'eau et nous, il y a quelques millimètres de résine synthétique. Trois mille mètres plus bas, le fond de l'océan... Pris d'un doute, il me regarde dans les yeux et, sans un mot, repose la cocotte sur le réchaud. Je crois que nous n'étions psychologiquement pas prêts à tenter cette expérience. Je ferai, à mon retour, des recherches sur le web, pour savoir si on peut sans risque poser une cocotte minute brûlante au fond d'un Pogo1. Le bateau, insubmersible, ne risque pas grand chose, mais ça m'embêterait de perdre la cocotte familiale.

Cet instant de complicité et le rire qui s'en suivit font partie des bons moments de la croisière. Stéphane s'adapte parfaitement aux conditions difficiles de vie sur un mini, mais aussi aux contraintes de mon

caractère. Ces qualités en font un associé idéal. Voiles et Voiliers site Jacques Perret dans son n° d'avril: « Un bateau de plaisance est le procédé de cohabitation le plus ingénieux que l'homme ait inventé pour mesurer son prochain »

57- du deuxième seau



A la demande générale, je vais vous parler de notre deuxième seau. Il est, comme la cocotte minute, un héritage de mes grands parents périgourdiens. Mes grands parents ardennais ont, hélas, vécu trop peu de temps pour pouvoir me transmettre leur savoir-faire en cette matière.

On trouve peu de modèles identiques sur le marché. Tapez « seau hygiénique » dans le moteur de recherche d'eBay, et vous trouverez aisément des seaux de collectionneurs, des antiquités impropres à un usage en haute mer. J'en ai trouvé un à 24€, plus 6,31€ de port, mais il n'a pas le passé de notre seau bleu ciel et on ne peut emporter en mer que du matériel ayant fait ses preuves. Le cahier des charges de cet équipement est simple: robustesse, stabilité, confort et surtout, confiance. La première qualité va de soi pour un objet passant de génération en génération. La troisième est garantie par une lèvre supérieure de bonne section. Le manque de stabilité est le point faible. S'il est aisé de s'asseoir là dessus à terre, même à moitié endormi, même dans le noir absolu, même légèrement éméché, il en va tout autrement en mer, dans des creux de deux mètres et un petit bateau oscillant sur ses trois axes. La première tentative de traversée fut un galop

d'essai porteur d'enseignements intéressants. Après mon retour à Loctudy, je confiai au bureau d'étude de Saint-Léon-sur-Vézère le projet d'amélioration du dispositif. Ce petit village, longtemps à l'écart du progrès et des commodités à la mode a su préserver intact un patrimoine et des traditions en matière de pots de chambre.

La confiance est le point clé. En effet, sauf à se bourrer de pruneaux d'Agen, la constipation constitue, en mer comme à la montagne, un risque majeur. Comme on sait, ce genre d'obstruction est autant dans la tête que là où je pense. Aussi faut-il mettre toutes les chances de son côté si on veut éviter quatre semaines de torture. On doit aborder le seau de manière positive, voir comme une récompense, éventuellement même comme un petit plaisir de la journée, et non une contrainte.

« Comment ça va?

– bof ...peut mieux faire. »

Le progrès, par rapport à nos expéditions précédentes, réside dans une planche rectangulaire en contre-plaqué de 10 mm, coupée exactement à la largeur du passage entre la table à carte et la cuisine. Elle est percée d'un trou à la dimension du seau. On place cette planche à l'endroit choisi et on introduit le seau dans le trou. Le fond repose alors sur le sol et la stabilité du dispositif s'en voit considérablement améliorée (utilisateur assis dessus ou non, si vous voyez ce que je veux dire) L'installation est astucieuse, car le trou est décalé de sorte que le seau est un peu plus au vent ou sous le vent, selon les goûts et préférences de l'équipier dans le besoin. On peut même se payer le luxe de regarder les fax défiler sur l'écran de l'ordinateur tout en accomplissant son devoir ou, le cas échéant faire face à la cuisine et égoutter les nouilles. Le confort à bord est la somme de petits détails du même tonneau, lentement améliorés au fil de vos expériences.

Tiens, maintenant que j'y pense, on pourrait envisager de boucher un trou de cocotte minute avec cet engin là (voir [56. la cocotte](#)) Pas con.

58- la carte en papier



J'utilise la [carte](#) « conforme oblique » de la route du rhum. Elle représente tout l'Atlantique du nord de l'Ecosse jusqu'au Brésil. Les continents sont déformés: étroit au nord, l'océan s'évase en direction de l'équateur. La carte se rapprochant le plus de la réalité de notre globe est la mapemonde. Hélas, elle est encombrante et le dessin des routes malaisé. Eventuellement, je pourrais gonfler une mapemonde ballon chaque fois que nécessaire. Mais comment faire avec le compas à pointes sèches?

Notre carte est tordue, mais quand on dessine une ligne du point A au point B, on a la certitude que c'est le chemin le plus court. Ce n'est pas évident sur les autres types de

projection utilisées pour représenter la surface de notre vieille terre. Bref, croyez moi sur parole, c'est la carte qui convient.

La notre a vieilli prématurément. Elle a enduré les coups de gomme, les pliages, les ratures et l'humidité des tentatives précédentes. L'impression a même disparu en certains plis, mais qui aurait l'idée de naviguer sur un pli de carte?

Le principe est simple: je reporte sur le papier les coordonnées géographiques que m'indique le GPS. La carte étant à très grande échelle, les points se succèdent à courte distance et le repérage est vraiment difficile. Avec un petit compas, je trace des recoupements qui, à quelques heures d'intervalle se contredisent parfois. D'abord, je suis assis de travers car il n'y a pas de siège en face de la table à carte. Ensuite, Hozro n'est jamais immobile et la pointe du compas tremblote avant de se ficher dans le papier ramolli. Je ne reviendrai pas sur les effets du mal de mer. Reporter un point quand on est malade nécessite une volonté à toutes épreuve et pas mal de coordination pour chopper à la volée le seau salvateur sans se ficher le compas dans l'œil. Beurk!

Le trait pousse sur la carte comme la tige d'un haricot qu'on aurait fait germer dans une boîte en fer remplie de coton humide. Le démarrage est lent, la trajectoire incertaine, quelquefois il progresse spectaculairement. D'autres jours, il manque nettement de vitamines... Heureusement pour le moral, l'imprécision du tracé gomme les courtes périodes de marche arrière que nous avons probablement connues pendant les périodes sans vent. Jusqu'à maintenant, nous avons progressé sans effort en direction du but, l'île de Flores. Le vent est rarement de face, plus souvent de travers, voir arrière comme aujourd'hui.

Alors on a sorti le vieux spi, celui qui sent le moisi à force de trainer dans un coin. On ne peut même pas compter le nombre de pièces qui y sont cousues. Je ne sais s'il l'est d'origine, mais maintenant, il est léger comme une toile d'araignée. Bridé par des écoutes légères, il s'accommode des petits airs. Bartok gère consciencieusement la barre, même si notre sillage marque quelques embardées. J'aime bien me promener sur le pont, sous la gigantesque corole de soie. Le soleil filtre à travers et il fait chaud. Il se dégonfle un peu quand nous descendons une vague, mais reprend rapidement des rondeurs. C'est un miracle, car il n'y a pratiquement aucun vent apparent. Il tient tout seul comme par magie. Quand le vent rencontre cet immense pétale, Hozro accélère, court à la vitesse du vent et donc on ne ressent plus de vent... Comment ça marche? Flores est exactement à mi-chemin entre la France d'Europe, qui n'est plus qu'un souvenir, et la France en Amérique du nord, but de notre voyage. Nous galopons à 6,1 nœuds de moyenne presque dans la direction souhaitée et dans un confort inégalé.

Nous survolons des plaines, des gouffres, des montagnes. Le monde d'en bas est cahotique. Nous sommes descendus des Monts Charcot, et aujourd'hui, à 7 heures 30, nous voguons à 6320m d'altitude! Plus loin, vers l'ouest, la dorsale Medio-Atlantique culmine à 458m. C'est fascinant.

59- Das Wetter



J'ai également porté sur la carte le découpage des zones de prévisions météo transmises par [Radio France International](#). Chacune d'elle a un nom poétique: Josephine, Açores, Charcot, Ridge, etc. Il y a les zones réputées accueillantes, et d'autres qu'on appréhende d'aborder. Mon obsession, c'est Ridge, qui est à mi-chemin entre les Açores et Saint Pierre. Les statistiques des pilot charts sont sans ambiguïté: c'est là que passe la plupart des perturbations. Pour l'instant, inutile de se faire peur, nous plongeons dans les secteurs açoriens et l'anticyclone est bien à sa place. Nous ne risquons pas grand chose, si non l'absence de vent et l'épuisement de nos réserves de vin.

On reçoit RFI sur une des douze fréquences allouées à cet émetteur. La réception est extrêmement mauvaise. Le son vient, s'évanouit dans un fond de parasites, puis réapparaît... A l'heure dite, carnet et crayon en main, j'essaie de noter la météo. La dame qui parle n'a probablement jamais mis les pieds sur un voilier. Elle se débarrasse de sa tâche au triple galop. Ou alors, les contraintes de l'antenne la poussent-elle à se débarrasser de cette corvée. Combien de temps encore RFI rendra-t-il ce service gratuit? Il y a sans doute moyen de faire plus d'argent en vendant des services par satellite.

Les prévisions sont précédées d'une émission sur la mer. La voix féminine est plaisante, les sujets sont intéressants. De grands marins content leurs exploits. C'est la fête à Saint Malo, Dunkerque ou Arcachon. On devine le vent dans les drapeaux, les lunettes de soleil et les rondelles de citron dans le Perrier.

Fatalement, la qualité de la réception se dégrade à l'annonce des prévisions par zone et le son se noie dans les parasites au moment précis où on aborde notre secteur. Je tends l'oreille, devine la position des dépressions, mais la pointe du crayon reste figée sur le papier à l'approche de Charcot: pourquoi tant de haine? Bizarre tout de même que ce phénomène se reproduise systématiquement au fur et à mesure que nous progressons. A moins qu'il s'agisse d'une affection psychosomatique, mêlant parasites et peur de l'avenir, pour m'affecter d'une mystérieuse viscosité mentale?

Pour l'instant, le soleil filtre par les hublots et découpe de grands carrés de lumière qui glissent sur les murs de la cave au gré des vagues: pas un jour pour mourir en mer.

« Pas de coup de vent prévu sur nos zones. »

Je sélectionne notre station favorite, [Deutsche Welle](#). Ce n'est pas réellement notre favorite, mais c'est la seule que nous recevons régulièrement sur une de ses deux fréquences. Elle nous donne des nouvelles du monde en allemand, langue chère à nos coeurs. Il s'agit maintenant de baragues à frites à la sortie des cinémas d'antan. Des vieux expliquent combien le rituel de la saucisse-fritte-mayo était important après le spectacle. « Das war die Kulturstunde! » déclare le commentateur avec un sérieux très germanique. Stéphane éclate de rire. Lui, le photographe d'art a une autre conception de la culture.

J'me f'rais bien un petit chien chaud, moi...

60- la nuit en haut



Je repense à l'émission de RFI juste avant la météo marine. C'est quoi, un grand marin? C'est d'abord un marin connu, parce que si non, personne ne saurait qu'il est grand. Ainsi, les grands marins sont aujourd'hui ceux qui écrivent des livres (comme Bernard Morin, par exemple) ou qui passent à la télé. Il faut quand même qu'ils aient fait leurs preuves en mer ou du moins qu'ils aient décrit leur exploits de façon crédible. Je rigole intérieurement, car Stéphane et moi sommes des moins que rien de la mer. Même pas des marins, des minables de la barre franche, des branleurs de bastaques à la manque. Pire, la nomenclature de la navigation à voile nous

considérerait probablement comme de dangereux inconscients, nuisibles même à la réputation de cette noble activité. Heureusement, nous n'avons pas fait beaucoup de publicité autour de notre tentative et notre seul sponsor nous a offert un chapeau et de la crème solaire (merci Nathalie) Claude du Port sur la Rive, là où j'ai laissé Hozro l'année dernière, m'a raconté être allé à une réunion de gestionnaires de ports à sec (uncongrès des ports à sec – ça sonne bien) Il y a rencontré un gars de Loctudy qui lui a confié:

» Mince, l'année dernière, deux gus sont arrivés chez moi. Ils voulaient traverser l'Atlantique Nord en Pogo1 vers Saint Pierre et Miquelon! Depuis, je ne sais pas ce qu'ils sont devenus.

– Cherche pas: ils sont chez moi à Mortagne! » répondit Claude m.d.r.

Ça me fait sourire, alors que je suis à demi allongé dans le cockpit sous les étoiles exactement, parce que tout va bien cette nuit. Le fond n'étant pas vraiment plat, je bourre les creux de coussins pour adoucir le contact avec mes lombaires et suis encastré en travers de la marche, juste sous la barre qui va et vient au gré des légères corrections de Bartok. L'étrave fend mollement l'eau noire et réveille instantanément le plancton fluorescent. Il ne s'agit pas de petites étincelles lumineuses cette fois, mais d'énormes surfaces aux contours imprécis qui s'allument d'un coup et se déversent dans notre sillage. Parfois même, un trait lumineux jaillit sous l'eau comme une fusée d'artifice et va mourir silencieusement en bout de course. Sont-ce des poissons ou des dauphins qui jouent avec le plancton ou traversent le nuage lumineux la bouche grande ouverte? J'ai un Mars dans la poche. Je le dégusterais bien, mais il est inaccessible dans ma poche de ciré sous le gilet auto-gonflant. Tant mieux: il sera encore meilleur tout à l'heure.

Naturellement, ma longe de sécurité est saisie à la cadène en fond de cockpit. Cette mesure n'est pas optionnelle: c'est la règle absolue. Ma lampe frontale est prête à l'emploi sous la capuche. La sangle d'un feu à éclat enserme mon bras. Celui qui est relevé de son quart la fixe au bras du suivant. C'est, symboliquement, la transmission du flambeau. De plus, j'ai dans ma poche, à côté du Mars, une microscopique radio VHF. Ainsi, si je tombe à l'eau, je peux allumer ma lampe flash, appeler au secours puis déballer mon Mars en attendant de l'aide. C'est comme ça, quand on est un petit marin, il faut mettre toutes les chances de son côté.

Tiens, au fait, ça fait un bout que je n'ai pas fait de tour d'horizon! Alors je me déplie laborieusement, scrute l'horizon à la recherche d'un éventuelle confrère, sans oublier de jeter un oeil derrière le génois. Tout va bien. Aucun feu en vue et encore moins de terre. Je retourne avec délice à mes coussins gorgés de rosée. Le soleil se lèvera dans deux heures.

61- la nuit en bas



Nous avons depuis longtemps trouvé nos marques. Pas de chichi dans les horaires de quarts: nous divisons la nuit en deux. Le système a l'air de convenir à chacun et c'est tant mieux. Comme nous ne prenons jamais la barre, grâce au pilote automatique, la mission quasi exclusive de l'homme de quart est de surveiller les alentours, au cas où un autre objet flottant croiserait notre route. Accessoirement, il se prépare à réagir aux caprices du temps et prendre les mesures conservatoires qui s'imposent.

Une fois accomplies les corvées du ménage, dont la vaisselle du soir, Stéphane descend l'escalier (à une marche) et se prépare en secret à affronter les rigueurs de la nuit. Chacun a ses petits trucs pour affronter l'humidité tant redoutée. Il fait chauffer une petite boisson, bourre ses poches de friandises et enfile son costume de lumière. Le soleil se couche, le ciel flamboie. J'ajuste les réglages, démêle les nouilles, donne quelques consignes. Quand tout est en ordre et que Stéphane a répondu d'un hochement de tête à l'éternelle question « Ça va aller? », je disparaiss dans la descente en ajoutant un furtif « Préviens-moi si la météo se dégrade! » alors qu'honnêtement je pense plutôt « Débrouille-toi tout seul et

laisse moi dormir! »

Un dernier coup d'œil au dehors me confirme qu'il n'a pas l'air de trop souffrir de sa condition de chien battu. Lampe au front, capuche jusqu'aux yeux, bottes de sept milles nautiques aux pieds, il s'installe stoïquement sur un coussin méthodiquement disposé sous ses fesses. Un dernier sourire (Stéphane est extrêmement sociable), et son regard se perd au loin, là où il n'y aura bientôt plus rien à voir. Il préfère la première partie de nuit, car suit la délivrance de la relève. Je préfère la seconde, car le lever de soleil efface toutes les misères.

La mise au lit est rapide et motivante. Les vêtements sont vite enlevés. Je note dans le livre de bord les derniers paramètres de la navigation, la pression atmosphérique, jette éventuellement un coup d'œil aux ultimes prévisions météo. En dernier, je pointe au crayon notre position sur la carte en papier, puis sur celle de l'ordinateur et enfin enregistre la distance parcourue annoncée par le GPS. Surtout, ne pas oublier le petit pipi qui évitera de devoir s'arracher à la douce chaleur et se résoudre à la torture d'une corvée de pot de chambre dans le noir.

J'ai un principe de base: mon sac de couchage doit rester sec. Ça n'a aucun rapport avec la précédente recommandation, mais cela concerne le soin avec lequel on utilise ou range son couchage. Un sac bien sec constitue l'ultime rempart contre les agressions extérieures, l'ultime refuge où soigner un moral défaillant. Je lui accorde des précautions maniaques. Il ne sort de son sur-sac étanche que lorsque la faiblesse du vent permet de l'étendre sur la bôme. D'ailleurs, j'ai un secret: j'ai emporté un deuxième sac de couchage. Ne le dites à personne!

Ramper dans le trou à rat, réussir à force contorsions à toucher le bout du cocon soyeux avec les pieds, vérifier l'emplacement de la lampe frontale et s'assurer qu'on reconnaît bien tous les petits bruits de la nuit. La poulie de renvoi d'écoute de spi cogne contre le rail de fargues, les axes de safrans battent dans les femelots, la bouilloire oscille sur la balancelle du réchaud... Quant à Bartòk, j'ai essayé toutes les formes de lubrifiants disponibles à bord pour le faire taire: huile de moteur, lubrifiant silicone, huile d'olive ... voir même, en douce, un liquide organique à température du corps et dont nous disposons à volonté. Rien n'y fit. Jusqu'à ce jour où, pour une raison mystérieuse, Bartok se tut.

Enfin, s'abandonner au rêve, délicieusement pressé par la gîte dans l'angle entre la cloison et la couchette...

62- Clignotant à gauche

17/05/08 04H40Z 42 17 21N / 22 15 56W CAP245°T VITESSE 6kts VENT 317°/14kts PRESSION 1019 Hpa



Il fait soleil. La mer arbore ses couleurs de fête. Au loin, une tache blanche grandit. C'est un chalutier. Il y a bien longtemps que nous n'avons pas rencontré de bateau. Je ne sais pourquoi, mais c'est un peu inquiétant. Quelques jours en mer et déjà on se croit seul au monde. Il nous croise par notre tribord en nous ignorant royalement.

Le vent refuse peu à peu. Il faut ajuster les voiles, accepter la gîte qui s'aggrave. Sur le livre de bord, j'écris » mauvais cap, mais excellent repas » Effectivement, notre belle trajectoire vers Flores s'infléchit un peu vers

le sud. Dommage! Moi aussi, je refuse: pas question de s'auto-flageller en serrant le vent au plus près. L'expérience de la première tentative a montré que les conditions de vie deviennent intenables à long terme à cette allure: ça cogne, ça mouille et ça n'avance pas. Pas question non plus de virer de bord et donner un grand coup de barre au nord: nous sommes taillés pour le ciel bleu et les coups de soleil, pas pour la navigation de combat. Laissons nous donc tomber un peu sous la route prévue. Demain sera un autre jour... Dès le départ, j'ai prévu que nous descendrions au sud autant que nécessaire en laissant le bateau filer à son aise. En principe, notre trajectoire devrait s'incurver vers St Pierre quand nous aborderons les vents dominants de sud-ouest de l'autre côté de l'anticyclone des Açores. De toutes façons, il y a la contrainte des glaces flottantes qui descendent de la mer du Labrador en cette saison. La flottille de la Grande Traversée 400 doit laisser au nord un point qu'ils ont nommé « S » et qui garantit l'évitement des glaces. Justement, elle est où la flottille? Nous sommes partis 3/4 d'heures après eux et nous n'en avons pas vu un seul, malgré la pétrole.

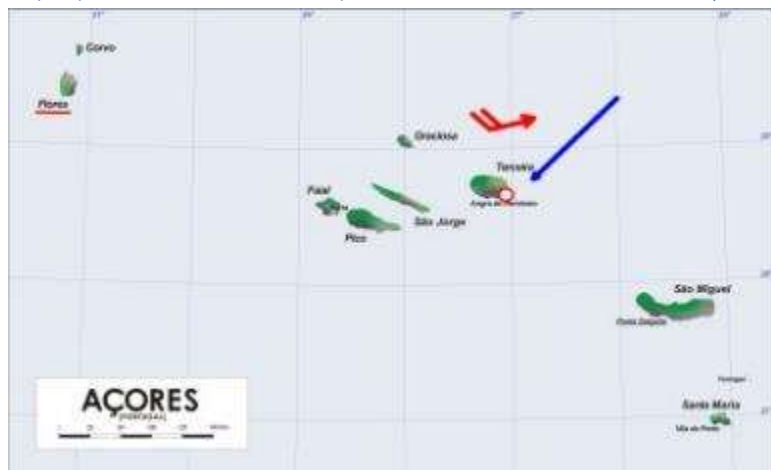
Tiens, quelles sont les prévisions pour demain? Il est fastidieux de rechercher les horaires des émissions de radio-fax dans mes documents. Alors quand j'en trouve un intéressant, je le note au crayon de bois sur la cloison (presque) blanche à côté de la table à carte. Le mur se couvre peu à peu de graffitis. On se croirait dans une cellule de prison. Manque plus qu'un coeur et une flèche... ou un gros zizi obscène! Les pressions vont rester élevées, mais la queue d'une perturbation va nous balayer, comme celle d'une vache qui cherche à éloigner les mouches.

Après, le vent s'installera à l'ouest en faiblissant. Justement, loin, loin à l'ouest, il fait vraiment mauvais. Les dépressions se suivent en chapelet sur la côte est de l'Amérique du nord. On s'en fiche, dans quinze jours, il y fera beau puisqu'il y fait un temps de cochon maintenant. Peut-être...

17/05/08 04H40Z 42 17 21N / 22 15 56W CAP245°T VITESSE 6kts VENT 317°/14kts PRESSION 1019 Hpa

63- adieu Flores

18/05/08 04:40Z 40 47 19N / 23 54 24 W CAP255 VITESSE 5,94kts VENT 283°/16kts PRESSION 1021 Hpa



La nuit fut agitée et humide. Pas facile de trouver une position confortable dans le cockpit quand la pluie tombe à verse et que les vagues viennent vous lécher les fesses. Le moins pire, c'est de s'asseoir à moitié dans le passage de la descente, une main sur le winch (treuil aidant à tendre les cordages) du rouf, un pied sur la marche en bois. On épargne la plus grande partie du corps et on baisse la tête quand une vague claque sur l'étrave. L'inconvénient, c'est que beaucoup d'eau ruisselle dans le carré au fond duquel une petite flaque va et vient au rythme des secousses.

des

De toutes manières, il ne sert presque à rien d'assurer une veille visuelle, tant les rideaux de pluie réduisent la visibilité! On a l'impression de ne rien voir au delà de la longueur du bateau. Pourvu que l'AIS et « Pilz », le détecteur de radars, remplissent pleinement leurs fonctions!

La situation ne s'améliore pas au niveau de la route fond. Hozro qui, décidément veut nous imposer sa volonté, pique vers le Brésil au travers des Açores. Il connaît le chemin.

Pour rejoindre Flores, il faudrait lutter contre le vent, tirer des bords, espérer une rotation de la girouette que les prévisions météo n'augurent pas du tout. Je consulte mes documents. Je ne voudrais pas perdre une miette de la distance gagnée vers l'ouest. Il nous faut donc accrocher au passage une des îles du groupe central des Açores, sans obliquer vers le sud et encore moins vers l'est. La flottille de la Grande Traversée 400 a rendez-vous à Ponta Delgada. Cette escale ne répond pas à notre cahier des charges: trop à l'est. Serait-il possible d'atteindre sans trop de contraintes l'île de Terceira? Son port principal est Praia da Vitória. Sur le papier, l'affaire se présente bien. GOTO PRAIA (*gotou* = on va vers ... sur le GPS) Relèvement vrai 234°, 137NM à parcourir. Notre route vraie oscillant autour de cette valeur, nous avons des chances de jeter l'ancre là-bas. Mine de rien, nous sommes sur le point d'atteindre les Açores. Des bouffées euphoriques m'envahissent. Je lutte contre cet excès d'optimisme en me donnant des gifles, au sens propre. Non, nous ne sommes pas arrivés. Nous ne sommes même pas à la moitié du parcours.

18/05/08 20:40Z 39 55 48N / 24 77 48 W CAP205 VITESSE 3,78kts VENT 247°/21kts PRESSION 1019 Hpa

64- bonjour Praia!

19/05/08 20:40Z 39 03 46N / 26 20 16 W CAP220 VITESSE 4,32kts VENT 270°/12kts PRESSION 1019 Hpa



A ce cap, nous n'atteindrons pas Praia da Vitoria. Notre route est trop au sud.

Le pire, c'est que le vent nous pousse vers un alignement de grosses bouées très espacées vers la quelle converge notre trajectoire. Je n'ai aucune idée de ce dont il s'agit. Est-ce ça, un filet dérivant? A quelle profondeur se trouve le filin? Je refuse de risquer un emmêlage autour de la quille ou des safrans. Hop, on vire de bord une première fois! J'ai l'impression que ce truc fait des kilomètres.

Virer de bord avec un voilier ordinaire, c'est altérer sa route d'au moins 90°. Avec Hozro, c'est même pire.

Seuls quelques voiliers spéciaux arrivent à faire mieux, mais en aucun cas on ne peut remonter directement face au vent. C'est mécaniquement impossible. Naturellement, cette manoeuvre n'est pas anodine: il y a un monde entre aller tout droit vers un point ou bien s'en rapprocher en montant, dans le meilleur des cas, des marches d'escalier. Par chance, le bord actuel est dans la bonne direction. Mais je ne souhaite pas commencer à louvoyer trop tôt pour rejoindre notre escale, car qui sait comment sera le vent dans 12 heures?

On ne voit plus les bouées orange. A gauche toute. Vingt minutes plus tard, elles réapparaissent. Ce « machin » est interminable. Encore heureux qu'il fasse jour et grand soleil. C'est fou tout ce qu'on peut voir flotter comme cochonneries sur l'eau. La vue d'un objet non identifié fait même partie des petites distractions du jour. Qu'est-ce que c'est? Il nous arrive même de changer de cap pour « aller voir » quel est le trésor qui vient à notre rencontre. La plupart du temps, il s'agit d'une bouteille d'huile de cuisine. Cet objet est probablement celui qui est le plus couramment jeté par dessus bord. De plus, il flotte très bien et offre une grande prise au vent. On dirait aussi qu'il est totalement inaltérable. Cette bouteille jaunie qui nous croise vient peut-être de Floride qui sait?

Paré à virer? Reprendre la bastaque sous le vent. Pousser la barre. Baisser la tête. Bateau à plat, relacher la bastaque au vent. S'asseoir de l'autre côté du cockpit sans quitter l'horizon des yeux. Reprendre la tension de la bastaque nouvellement au vent. Finir d'engueuler le copain qui n'a pas bordé le foc assez vite...

65- réseau en vue

20/05/08 09:15Z 38 43 39N / 27 03 21 W CAP315 VITESSE 3kts au moteur VENT 278°/02kts PRESSION 1019 Hpa



« J'ai vu une lumière et puis plus rien! »

Stéphane a entre-aperçu un phare du côté de l'aéroport de Terceira que je lui avais demandé de surveiller pendant son quart. Désormais c'est mon tour, mais le couvert nuageux très bas coupe toute visibilité vers le haut. Or les Açores sont plutôt montagneuses.

Je tire un long bord vers le sud-est. Je vais essayer de bien viser pour entrer directement dans le port après un ultime changement de cap à droite. Le jour ne va pas tarder à se lever. Stéphane dort. Je lui suis gré de me laisser le privilège de ces instants précieux.

Mon téléphone cellulaire est dans la poche de mon ciré, celle qui est doublée de fourrure polaire. J'ai la main dessus. De nos jours, on ne crie plus « Terre! » On dit « Ça y est, j'ai du réseau! » J'ouvre le clapet. Non, toujours rien.

Le ciel rosit. Des formes incongrues émergent de l'obscurité. L'horizon à tribord se pare de formes sensuelles: l'autre monde est là, tout près.

Il fait trop sombre pour que je puisse repérer le port. J'attends le signal du GPS. Aller, encore un chouïa dans cette direction, la patience paie toujours! *Pilz* a repéré la proximité d'un radar. Il me gratifie de ses petits cris de grillon. « Crouik! Crouik! »

Ça y est, l'instrument indique le port gisant à 100° sur tribord. « Paré à virer? » dis-je tout haut, sachant que Stéphane dort à poings fermés à la cave.

Ce n'est pas grave, il est enfilé dans le *trou à rat* et n'aura qu'à se retourner quand la gîte s'inversera. Je pivote la tête du régulateur et pousse sur la girouette. Hozro obtempère. Le vent a faibli et tout se passe en douceur. Il ne me reste qu'à ranger les *nouilles* dans le cockpit pour faire place nette.

Le soleil matinal chasse les nuages. Les couleurs sont d'une grande douceur. Le vent meurt. On devine maintenant les taches blanches des bâtiments, le bateau d'un pêcheur filant des casiers. Les cristaux liquides qui viennent d'apparaître sur l'écran de mon téléphone sont les petits cailloux blancs qui me ramènent à ma vie antérieure. L'émotion est trop forte pour être partagée. Dors encore un peu, Stéphane!

» Allô? C'est moi... »



66- la mer nous a laissés passer

Que de temps passé entre l'article 66 et celui-ci! Vous avez bien cru que l'aventure virtuelle était venu mourir sur la digue impressionnante de Praia da Vitoria, n'est-ce pas?

C'est que j'ai besoin d'un peu de réflexion pour imaginer la suite des événements. En soi, la traversée France – Açores est déjà une belle réussite pour deux « poireaux » comme Stéphane et moi. « La mer nous a laissés passer » Il ne faudrait peut-être pas abuser.

Nous pouvons, ou bien couler une douce semaine de vacances aux Açores puis rentrer à la maison (Mortagne sur Gironde) ou alors prendre de l'élan vers l'ouest sur la pierre de gué constituée par [l'île de Terceira](#). La deuxième hypothèse, conforme au projet de ces dernières années nous envoie tout droit au pied du mur des perturbations qui remonte en chapelet la côte est de l'Amérique du nord. Le Massachusset éjacule des dépressions à rythme soutenu et bombarde Terre Neuve à feu nourri. On peut sans crainte naviguer une semaine à couvert de l'anticyclone, mais il faudra bien tôt ou tard abattre ses cartes.

Laissons nous le temps de savourer une bonne bière avant de passer à l'action.

67- arrêt buffet



Nous passons entre les digues de [Praia da Vitoria](#) sur un filet de gaz. Elles sont en grand chantier. Les instructions nautiques annoncent qu'elles ont été détruites récemment par une tempête. Ça a du souffler un sacré coup pour bouger de tels blocs de rocher! Je constate qu'ici aussi, le BTP doit faire choux gras des fonds européens. Je ne suis pas dépaysé: à gauche, le port de commerce, là l'usine de production d'électricité qui envoie dans l'atmosphère une colonne de fumée noire, et sans doute quelque part un endroit honteux où on « traite » les déchets d'importation.

Nous nous amarrons sur la face extérieure du port de plaisance. Trois hommes sont affairés sur la plage juste en face de l'étroit passage donnant

accès à la marina: ils bricolent un gros tuyau sensé sucer le sable envahissant. L'un d'eux lève la tête, nous fait signe et crie en français « qu'il va venir bientôt » Il s'agit sans doute du responsable du port. Nos trois larrons ne chôment pas: ils soulèvent le tuyau, en démontent des tronçons, frappent dessus, les remontent, recommencent ...

Je fais les 100 pas sur le ponton. Le paysage est superbe, avec de vastes pentes verdoyantes. Le soleil éclaire la ville au gré de cumuli déjà bien vigoureux compte tenu de l'heure matinale. J'ai un problème que j'aurais du régler une demi-heure plus tôt ... C'est sans doute la faute au café. A la maison, je ne me serais pas embarrassé de principe, mais là, je ne connais pas les us et coutumes portugaises, alors je préfère m'abstenir. Dans les pays anglo-saxons, c'est clair: pisser devant tout le monde est un délit. Un anglais, par exemple, n'ose même pas regarder son chien lever la patte.

Le bloc sanitaire est séparé des pontons par une porte automatique. Je peux toujours sortir, mais impossible de rentrer sans carte magnétique. Patience. De l'autre côté, le chantier perdure: poum poum poum, on revisse, on attend un peu, puis on baisse les bras car rien ne jaillit de l'émissaire. « Je viens! » annonce régulièrement le chef. « Moi aussi! » réponds-je mentalement.

Enfin, subitement, un jet lourd et noir jaillit au beau milieu de la plage, à quelques centaines de mètres de là. L'image de ce

tuyau décuple mon malaise! Les gosses se précipitent immédiatement pour jouer avec le flot douteux. Le « chef » range les

outils et fait le tour du bassin pour se rendre à son bureau. Je le rejoins dare-dare après un rapide crochet à l'arrière du bâtiment.



68- Gérard le Saint Bernard



Praia da Vitoria est une oasis qui offre tout ce qu'il faut pour requinquer le marin de passage: eau, électricité, internet, douche chaude et même un steak-frites dévoré sur une terrasse. Mais le confort le plus précieux, c'est la sécurité. On marche sur un sol bien ferme et on a pas besoin de se faire de bile quand le vent fraîchit. En fait, c'est pour cela que l'homme normal vit à terre. Tout y est plus simple. Cette atmosphère de vacances est aussi un piège: il ne faudrait pas perdre le rythme, nous avons encore du chemin devant nous. J'insiste pour que Stéphane fasse l'inventaire de nos vivres et réserves en eau « portable » comme dit Ursel (l'eau portable est souvent contenue dans une gourde ou un bidon placée dans un sac à dos ou fixé au

cadre d'un vélo) Comme j'en ai marre de me brûler les doigts en soudant en mer les câbles coaxiaux des antennes de la radio et de l'AIS qui ne fonctionnent pas comme ils devraient, je me jette sur la boîte à outils et prend le taureau par les cornes. Je projette aussi de monter au mat pour retendre les câbles qui pendouillent

un peu quand nous faisons un prés un peu soutenu. Je déteste voir les câbles sous le vent trop détendus. Ça a quelque chose de choquant.

Pour monter, je dois me servir pour la première fois de l'objet compliqué acheté d'occasion à Alain l'année dernière: en gros, c'est un truc de spéléologie qui permet de monter ou descendre le long d'une corde comme une araignée. Le mode d'emploi n'est pas très clair et pourtant, il me faut trouver la bonne méthode, pas le droit à l'erreur.

Avez-vous remarqué que, quand vous entreprenez quelque chose d'important sur votre bateau, il y a toujours un ou deux bons conseillers qui se pointent les mains dans les poches et vous tiennent le crachoir plutôt que la clé de 13? Là, c'est un francophone trapu et jovial qui se plante sur le ponton. Je dis francophone, car il a une pointe d'accent que je placerais volontiers sur une montagne entre la Wallonie et la Suisse Romande.

» Montre ton truc!

– Tu l'a payé combien?

– Je m'en suis déjà servi quand je faisais de la montagne. »

Les boules!

La corde passe là, sous cette poulie, au dessus de cet ergot ... Je pends lamentablement à 20 cm au dessus du rouf.

« Non, non ... il faut régler la longueur de la pédale, attacher le bout de la corde pour que ça tire vers le bas et s'équilibrer sur les jambes »

Ta gu...!

Tiens, c'est vrai, ça va mieux comme ça ... Je me hisse à hauteur des premières barres de flèche*, visse un peu les ridoirs. Je jette un coup d'oeil à la tête de mât: il faudrait bien que je monte là haut pour vérifier l'antenne, mais je ne suis pas motivé.

10m, c'est pas si terrible, mais plus je monte, et plus le mât ressemble à un inquiétant spaghetti. Bon, on peut traverser l'Atlantique sans radio.

« Salut, moiaa c'est Gérard. J'ai passé l'hiver iiici, à bord du Melodyyy,

là-bas.

– Y a un PC avec l'internet près des toilettes et piii le supermarché est pas loin à pieds.

– Vous allez oùhhh ?

– ... ahhh bon? Faut voir avec la météo. »

* les trucs de chaque côté du mât qui empêchent aux câbles de faire du bruit quand il y a du vent – elles permettent aussi de se reposer un peu quand on grimpe au mât – accessoirement, elles écartent les haubans de chaque côté et vers l'arrière et garantissent la tenue du pieu latéralement et longitudinalement quand le patron a oublié de tendre la bastaque (voir « [du virement de bord](#) »)



69- pas de temps à perdre

Dans l'ordre:

- pour une fois, nous ignorons le [seau de Mémé](#)
- je prends la météo
- nous nous faisons beaux pour aller en ville
- je prends la météo
- nous traversons Praia pour aller faire des courses. Stéphane ayant brutalisé sa lampe frontale, nous en cherchons et trouvons une neuve. Nous faisons le plein de [sopa de cogumelos](#) et autres gâteries. Un peu de vin aussi. Les magasins sont comme chez nous et on paye avec la carte bancaire. L'accent des indigènes n'est pas désagréable, mais la langue réduit la conversation à quelques sourires et coups du « regard qui en dit long » Le navigateur, français et bronzé, a la cote.
- Steph range les courses et moi, je prends la météo.
- Une bière sur la place. Tiens, Gérard qui passe à pieds, tirant une carriole remplie de victuailles et d'un gros bidon de fioul. Du coup, on boit une deuxième bière, et peut-être même une troisième.
- on rentre au bateau. Je prends rapidement la météo avant de partir avec notre nouvel ami au restaurant. Là, on commande des encornets frits dans un petit restaurant et un copain portugais nous fait goûter des vins d'ici et de chez lui. Il est acteur de théâtre, parle très bien français, fume cigarette sur cigarette et boit du whisky entre deux verres de vin rouge. La vie est belle. De temps à autre, je m'interroge sur le temps à venir.
- sur le chemin du retour, on trouve une terrasse de bistrot encore ouverte. On a encore beaucoup de choses à se dire, mais un personnage inquiétant nous interrompt. Ou bien il est sourd et muet, ou alors il se fout de notre gueule. De temps à autre, il articule un mot, mais la plupart du temps ce ne sont que vagissements incompréhensibles. Je prends son parti et tente de décoder son message. Gérard rigole en douce. Soudain, mon interlocuteur se tourne vers lui, joint ses deux index et pouces pour figurer un voilier qui tangue puis qui coule à pic. Il montre Gérard du doigt, mime un ivrogne en train de boire et recommence le coup du voilier qui sombre. Là, Gérard ne rigole plus et nous invite à fuir l'oiseau de mauvaise augure. Nous nous réfugions dans le carré de son Melody.
- Gérard me sort des fichiers *grib** pour que je puisse analyser la situation météo. On en vient par hasard à discuter de parapente. Il me teste avec quelques questions pointues pour voir si je suis vraiment moniteur. Il a une aile à bord! Alors demain, on pourrait monter sur la colline (500m) et aller voler un coup! Malgré les verres qu'il nous sert, je reste lucide: nous devons nous extraire le plus vite possible de Terceira afin de garder un coup d'avance sur la météo. Dommage car le gazon açorien a l'air accueillant.
- Gérard nous raconte un peu sa vie, pas toujours rose. Et puis il nous explique un truc étrange: il déteste les photos et les appareils photos. Ses filles lui ont offert un appareil, mais il trouve ça ridicule...Sur ce, nous pissons de concert et sous les étoiles au bout du ponton, puis regagnons notre bord en évitant la sortie de route. Il fera beau demain.



* les fichiers [GRIB](#) sont des fichiers informatiques qui donnent sur une zone et à des intervalles de quelques heures la force et la direction du vent. On les charge sur l'internet. Des logiciels permettent de les visualiser sous forme de dessin animé et de bien se rendre compte de l'évolution du temps. C'est très ludique, mais il faut savoir que ces informations sont généralement très fausses et qu'il faut majorer de 10 noeuds* les valeurs lues pour se faire une idée de la situation réelle. GRIB = Groupe de Recherche Interdisciplinaire sur le Brésil ou peut-être « GRIdded Binary »

* un noeud = 1,8 km/h

70- au charbon

21/05/08 – 04:40ZZ – 37° 55' 44.00" N 27° 32' 50.00" W – heading 230°T speed 5,4kts – wind 300°/12kts – 1016HPa



Même pas mal... au crâne. Pas dormi longtemps, mais on se reposera en mer.

Parce qu'on repart, et toujours cap à l'ouest.

L'anticyclone est « maous – costaud » On ne dirait pas car le ciel est bas et menaçant. Pas de regret, c'était râpé pour le vol en parapente. On a du H* jusqu'au large de la Nouvelle Écosse et Terre Neuve. Ça veut dire vent faible, du moins tant qu'on approche pas des bords. Ça signifie aussi que je n'arriverai sans doute pas à l'heure pour reprendre le boulot. C'est assez embêtant pour mes collègues. Bon, ce n'est pas le plus angoissant: au delà de l'anticyclone, il y a par

nature une dépression L.

Ces deux bêtes là ne s'aiment pas et se chamaillent sans arrêt pour se disputer l'espace. C'est à la frontière que les isobares** se resserrent et que le vent forçit. C'est aussi là que se trouve notre destination. Et à destination, je peux vous dire que ça chauffe: les perturbations, accompagnées de coups de vent, se succèdent toujours en rafale. Printemps pourri, là bas.

« – bon, on repart.

– tu es sur que tu veux y aller? » me répond ma femme d'une voix étranglée. Elle est à Saint Pierre et mesure bien la gravité de la situation.

J'espérais une réponse plus encourageante ... Moral au niveau du bulbe***

La stratégie est la suivante: nous resterons planqués le plus longtemps possible dans les hautes pressions tout en surveillant les cartes de Boston et Halifax. Pas question de « prendre du nord » dans notre route. Il faut passer au sud du point « S » défini par l'organisation de la Grande Traversée 400 (tiens, ils sont où, ceux là?) à cause des glaces dérivantes. Le centre de Sydney émet quotidiennement une [carte des glaces](#) (il y a plein de parfums disponibles).

Ensuite, on compte les coups qui passent et on se met dans le « timing » pour filer entre deux perturbations. Si nécessaire, on fait demi tour et on attend.

Simple, en théorie.

Nous faisons la bise à Gérard. Il me file une clé USB avec un ultime fichier GRIB. « Attends! » crit-il depuis le ponton. Il plonge dans le carré de son bateau et en ressort avec un appareil photo...

Le temps de décoincer cette p. de bastaque qui s'est encore prise dans une latte et Praia da Vitoria est derrière nous.



Bientôt, c'est Terceira toute entière qui disparaît dans les stratus.

* H = high , anticyclone, haute pression ; L= low, dépression, basse pression

** isobare = ligne de même pression. Sert à dessiner les H et les L avec un crayon de couleur. Quand ces lignes là sont proches, le vent est fort.

*** pas de méprise: il s'agit du bulbe de lest en plomb, tout au bout de la quille, qui sert à redresser le bateau quand il s'est retourné. J'aurais pu écrire: le moral est au plus bas, le bulbe étant la partie la plus basse du bateau et de l'équipage.

71- santé!

22/05/08 – 15:40ZZ – 37° 25' 15.00" N 28° 31' 34.00" W – heading 230°T speed 6kts – wind 314°/12kts – 1021HPa



Un trou bleu perce le ciel gris et bas. On a parcouru 82 miles en tout depuis hier, ce qui n'est pas glorieux. Le pire, c'est que le vent nous contraint à tirer vers le sud: nous n'avons gagné que 6 miles en direction de Saint Pierre . Allons nous faire un crochet par les Antilles ?

Le 22 mai est un jour spécial. C'est la date de notre anniversaire de mariage. D'habitude, j'y pense le 25, quand ma femme révèle pourquoi elle fait la gueule. Là, c'est pas pareil. Elle n'est pas là pour faire la gueule et ça me perturbe. En réalité, elle me manque beaucoup. « Tu es sur de vouloir y aller? » Telles furent ses dernières paroles au téléphone. Et puis quoi? Renoncer ou arriver

à bon port en héros? A nos âges, il est souhaitable de régénérer un peu notre relation, grignoter un peu d'estime réciproque. Alors j'ai décidé d'arriver en héros.

Ce fameux 22 mai, nous avons marché jusqu'à la mairie en cueillant en chemin des bouquets de fleurs sauvages. La maire du village

nous a offert un moule à kougelhoppf. Ensuite nous nous sommes retrouvés dans une ferme auberge en haut de la montagne où nous attendait un menu marcaire. Treize invités, plus Léa qui attendait sagement dans le ventre de sa mère.

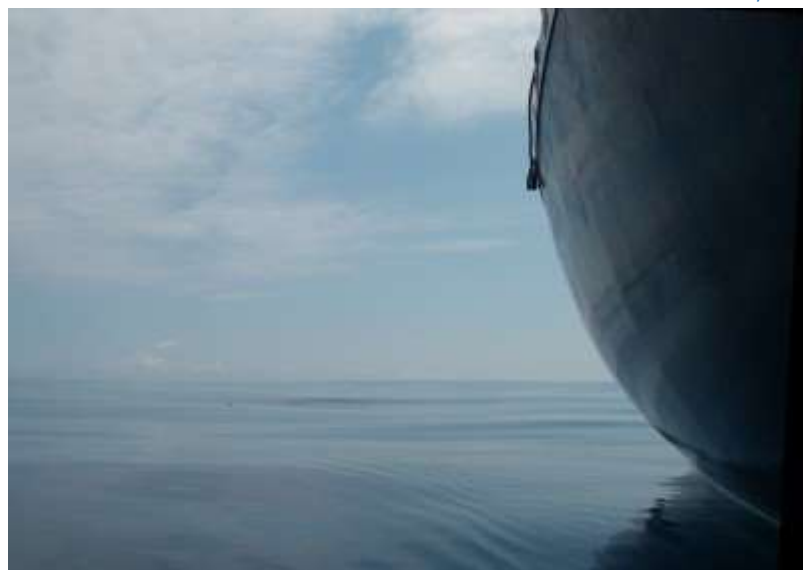
Enfin, comme il faisait beau, mon frère et moi sommes descendus en costume de mariage sous nos parapentes. On ne peut rêver d'un plus beau mariage.

Je débouche la petite bouteille de Vino Verde et trinque avec mon compagnon. Quel bol, c'est aussi l'anniversaire de sa mômman! Neptune touche sa part et Bartok assure la veille pendant les libations. Tiens, je me re-marierais bien ici, au large des Açores. Mais ma femme est amoureuse d'un grand marin ...



72- arrêt sur image

24 mai 2008 7h58 37° 03' 09.00" N 31° 34' 30.00" W 1.6nds/185° South Lajes das Flores Wind 07/ 340° 1023 hp



Comment imaginer un océan de calme? Hozro est posé sur l'eau dormante.

Pas un souffle, pas une vague, rien ...

Quelques oiseaux fatigués accompagnent notre immobilité. Le regard se perd au travers de kilomètres d'eau limpide. Plonger, cesser de respirer, se laisser glisser dans l'abîme.

Je me dégonfle. Hozro est à sec de toile. Pourtant, si le vent se levait alors que je suis dans l'eau, il se mettrait en mouvement. Serais-je capable de le rattraper à la nage. Mon compagnon saurait-il démarrer le

moteur? Aurait-il seulement envie de me repêcher?

Je suis allongé sur le pont. Il n'y a rien à faire, aucun bruit, aucun mouvement. C'est reposant. Pourtant, je ne suis pas tranquille. Et si nous restions là pendant des jours, des semaines? Mon calendrier est serré. Je dois reprendre le travail de 9 juin. Même avec un minimum de vent, ça va être juste.

A 14 heures, la bibliothèque du bord ouvre. Stéphane lit » Vagabond des mers du sud » de Bernard Moitessier. Ca me fait rire, car je trouve incongru de lire le bouquin d'un aventurier des mers alors qu'on est soi-même dans le bain jusqu'au cou. Je suis plongé dans la dernière version du cours des Glénans. Il est temps que j'apprenne la voile! Je trouve ce bouquin assez fade, comparé à une version ancienne que j'avais dévorée. Ou alors, le lieu ne s'y prête-t-il pas.

Vivement que Stéphane ait fini le Vagabond ...

73- ne rien lâcher

25/5/08 21:38 37° 01' 02.00" N 32° 20' 23.00" W 5.4 4 280 Standard 10.8 Southwest Lajes das Flores 3.7nds / 0010° 1027 vent 302° / 1.5 nds



On n'avance pas.

Livre de bord: « Misère, que c'est beau la pétrole sous le soleil! »

On est à peine arrivé au sud de Flores. Le stress ne se nourrit plus des possibles dangers de la météorologie, mais des incertitudes sur la durée de notre voyage. Est-il possible que le vent ne revienne jamais plus? Comment mes collègues vont-ils s'organiser?

Heureusement, Hozro se contente de peu pour tracer un léger sillage. Il suffit de le mettre sur la bonne voie, et il fait aussitôt preuve d'une

évidente bonne volonté.

C'est ce que je m'applique à faire cette nuit, alors que Stéphane est parti se coucher. Bartok a perdu le fil et Hozro erre dans le noir. Je scrute l'eau luisante derrière nous et distingue un léger remous. On avance un peu, mais pas dans le bon sens. Il doit y avoir un micro-chouïa de vent, peut-être seulement tout en haut de la mâture. Alors il faut désengager le pilote et tourner très lentement pour « tâter » les filets d'air. Quand le penon de l'aérien révèle un filon exploitable, avec d'infinies précautions, j'essaie de gagner un peu de vitesse. C'est dans la poche quand ça commence à mousser au tableau arrière. Je retends les drosses du régulateur, apprécie la poignée de noeuds affichés par le GPS et cale mon postérieur au fond du cockpit, bercé pas le murmure de l'eau sur les oeuvres vives du bateau.

74- une île, au large de l'espoir



Nous sommes au milieu de l'Atlantique Nord.

Stoppés net.

Posés sur une île de six mètres cinquante de long.

Incomparable privilège que de n'avoir rien à faire, planant au dessus de kilomètres d'eau bleue comme je n'en ai jamais vue. Miracle de la pesanteur, des masses volumiques et des équilibres. Je suis assis et mes doigts de pieds jouent avec la surface.

Par là, ou alors de ce côté, rien. L'horizon nous encercle. Ni plus, ni moins loin qu' au coeur d' un grand champ de blé. L'Océan

n'est qu'une succession de cercles. Celui-ci est clément. Il flatte notre paresse, il arrête le temps.

La Rochelle est par là. Saint Pierre de ce côté.

Dans quel cercle seront nous demain? Et après demain?

On verra bien. L'Océan est une suite de cercles imaginaires, que nous illuminons ou noircissons selon notre humeur.

Laissons nous aller à l'immobilité.

Exactement comme en rêve. Hozro fait des ronds dans l'eau de l'Océan, à mille milles du continent et je peux pisser par dessus le bastingage en tenant mon outil des deux mains.

Nous sommes immobiles au milieu de l'Atlantique nord, vautrés sur une île de six mètres cinquante. Sortons la nappe et le panier du pique-nique. » – Stéphane, ne bouge pas, je vais à la boulangerie chercher une baguette! »

Sur l'eau, il n'y a rien. Même pas une bouteille d'huile jaunie.

Pourtant, on sent une présence. Elle est palpable. Ce ne sont pas les aventuriers de la Grande Traversée 400: ils se sont évanouis, évaporés, dissouts.

Peut-être est-ce ma femme qui cherche une poussière de bateau sur Google Earth?

You-ou! On est là!

75- même pas mal!

25 mai 2008 8h01 37° 00' 58.00" N 32° 50' 15.00" W 2.2nds/265° Southwest Lajes das Flores vent: 3.4/026° 1026Hpa



Position foetale dans mon trou à rat. Il fait chaud et humide. Je me sens bien. Suis-je endormi? Il suffit d'une tanière confortable pour rassurer l'homme perdu au milieu des mers dans sa coque de noix. Il ne peut rien m'arriver.

Stéphane appelle. C'est l'heure.

Je crois bien que je dormais. Je pourrais faire comme si je n'avais pas entendu ...

Dehors, il fait nuit noire. Le bateau glisse à 3 ou 4 noeuds dans la bonne direction. Il ne fait pas froid.

Mine de rien, on est en train de réussir notre coup! En douceur.

Je suis là, debout devant la descente, heureux. Une main agrippée au winch du rouf, jambes écartées, j'accompagne avec volupté les ondulations du bateau. Ma frontale éclaire à quelques mètres. C'est suffisant pour distinguer le balcon avant. Vers la poupe, c'est encore plus court! Vaillant petit bateau bouffeur d'océans.

Soudain, la coque en plastique émet un bong! – un son de corps creux, comme quand on joue de la batterie avec un en cuillère en bois sur un couvercle d'un saladier Tupperware. La tête de mât pique vers l'avant, puis le bateau gîte mollement à 45° sur tribord. Je me retiens au winch. On a percuté quelque chose!

Et cette chose bouge en dessous de nous. Elle fait des remous, des bruits d'eau.

Hozro se redresse. Un bout du monstre luit dans le faisceau de ma lampe, s'oriente parallèlement à nous, lâche un mugissement effrayant puis sonde vers les abysses.

Tout s'est passé en quelques secondes. J'aurais pu toucher avec mon gant les bosses, la peau effrayante, les organismes répugnants qui parasitent l'épiderme du cétacé. Elle aurait besoin d'un bon carénage!

Ce n'est pas le calamar géant de Kersauson. C'est la baleine de Florence Arthaud.

– Est-ce qu'elle a eu mal?

– Peut-être allons nous couler, mais ce n'est pas de notre faute.

– Allons nous être secourus par les américains? Si oui, on peut considérer que la traversée est réussie.

– Kersauson a-t-il déjà engueulé une baleine?

La tête ahurie de Stéphane apparaît dans l'embrasement de la porte de descente. Le reste de son corps est encore pudiquement drapé dans le sac de couchage qu'il retient d'une main sous le menton.

« Mais qu'est-ce qui s passe???

– nous avons percuté une baleine. File voir s'il y a une voie d'eau! »

Il n'y a pas de voie d'eau. Nous avons toujours un mât, six boulons de quille intacts et deux safrans.

Le bateau glisse à 3 ou 4 noeuds dans la bonne direction. Même pas eu peur. On verra plus tard si les appendices du bateau ont souffert.

Chouette! Nous sommes vraiment dans la cour des grands. On va avoir plein de trucs à raconter. Et puis nous avons été moins cruels que Florence.

Pauvre animal réveillé en sursaut!

76-

l'épreuve



Le fax a parlé hier: on va se faire tabasser.

Nous sommes en plein anticyclone, mais pour tester notre résistance, une petite dépression va le labourer aujourd'hui du sud au nord. Elle va creuser un sillon dans la bulle, le coup de canif du boulanger sur la miché de pain.

Pas un drame, non, mais 25-30 noeuds dans le pif, auxquels il faut ajouter une poignée de rafales.

Pour sur, nous ne sommes pas surpris! Le jour débute très mollement par quelques rayons, puis le plafond gris nous fait courber l'échine: cirrostratus, alto-stratus, stratus. Attachez vos ceintures.

Le baromètre chute un peu. La grand voile tombe de deux ris. Le foc-solent retrousse sa jupe avant de céder la place au [tourmentin](#) : non non, j'ai pas envie de changer de voile d'avant dans la bouscaille. Pareil pour la grand voile qui se retrouve au bas ris. Plus facile de renvoyer de la toile que d'en retirer trop tard. Il faut

souquer l'étai largable qui empêche le mat de faire le ventre à contre sens. Ne pas oublier non plus d'en remettre un coup à la bastaque au vent.

Stéphane remarque avec justesse que la mer va se lever au fil des heures. Résignés, nous attendons.

[Bartok](#) fait le boulot sans difficulté apparente. Mais la pale immergée travaille dans le sens inverse de l'habitude: le bateau est devenu mou. Il faut pousser un peu la barre pour le garder près du vent. Je n'aime pas ça, mais que faire? Ai-je trop réduit la grand voile? Prendre un ultime ris dans le tourmentin? Je détesterais griller trop tôt ma dernière cartouche.

Par moments, la mer bave des lambeaux d'écume. Hozro frémit, ploie sous la rafale, s'arqueboute et résiste. De temps à autre, un grondement sourd révèle une déferlante qui s'écroule à proximité.

Quand le bateau atteint le sommet de la vague, j'ai le temps de repérer la suivante au loin. Puis il bascule dans le creux verdâtre avant d'escalader la « montagne » suivante. Accélération en roue libre dans la descente, coup de frein au fond. L'immobilisme de l'écume autour de nous révèle la faiblesse de notre vitesse relative. Ensuite nous accélérons suffisamment pour grimper en haut du prochain talus. Pas un drame, non, mais qu'est-ce que ça serait avec 20 noeuds de plus?

Chaque fois que nous tombons dans un trou, j'ai un fourmillement au creux de l'estomac. Mais le grément semble ne pas trop souffrir et nous faisons toujours route au bon plein sans mettre le liston dans l'eau.

Je me retourne parfois pour juger de nos chances de survie s'il fallait [partir en fuite](#) (au vent arrière dans le sens du vent et de la mer) « Pour l'instant, tout va bien » se dit en passant le deuxième étage le mec qui s'est jeté du toit de l'immeuble ..

L'épreuve est usante, moralement. Pendant les premières heures, ça va encore. Mais ensuite, le temps paraît bien long. Assis en silence dans le carré, chacun guette les signes d'une accalmie. Il n'y a strictement rien à faire que jeter régulièrement un oeil au dehors afin d'assurer l'anti-abordage. « On dirait que ça se calme un peu? » Erreur, le vent baisse parfois pour rassembler ses forces et mieux nous assaillir à la prochaine bourrasque.

77- larmes



Le vent s'est assoupi pendant la nuit.

Nous avons rectifié la tenue, hissé toute la grand voile, rétabli le génois.

« Bartok » réclame un aérien plus léger. Je vais installer « la Grande » qui sera mieux adaptée à ces airs évanescents. Je fais ça avec d'innombrables précautions, car la manoeuvre est délicate: quand on ôte l'aérien, le pilote ne fonctionne plus. Le bateau en profite pour partir en sucette, profitant du manque d'appui dans ses voiles et de la mer toujours présente pour quitter le lit du vent. Il faut faire vite et bien, sans que [la pale ne vous glisse des doigts](#).

Je détache le petit bout qui saisit la pale sur le régulateur. Une étrange sensation de légèreté détourne mes yeux sur mon poignet gauche. Ma montre s'est détachée toute seule. Le bracelet a cassé ou bien le fermoir s'est-il ouvert. De la main droite, j'essaie de la retenir. Je la frôle des doigts, elle rebondit sur le support en inox du pilote et tombe à l'eau. Là, à dix centimètres du tableau arrière, elle tourne un instant à la surface, hésite et coule. J'ai failli sauter moi aussi pour la rattraper. En une fraction de seconde, j'ai pesé le pour et le contre de ce réflexe de folie.

Ma montre est en train de planer lentement vers le fond, 3000 mètres plus bas. Elle plonge vers les abysses, leurs monstres effrayants, et va se poser dans le noir absolu sur un lit de sable volcanique.

Mon fils, Benjamin, me l'avait offerte pour Noël. Je ne l'ai pas quittée une seule fois pendant ce voyage. C'est très très injuste. Pourquoi? Y a-t-il un signe derrière cette perte. Dois-je payer maintenant la témérité de mon entreprise?

Franchement, ce n'est pas le moment. Ce voyage est interminable. Ou bien il n'y a pas de vent, ou alors on sert les fesses quand défilent les cartes météo sur l'ordinateur. Le temps ne cesse d'être mauvais sur la côte Est du Canada. Comment allons nous passer?

Plusieurs fois, j'ai sauvé le chapeau offert par mon « sponsor » Nathalie. Je pense que tant que le patron d'un voilier réussit à sauver son chapeau, c'est qu'il est suffisamment vigilant et apte à sauver sa peau et celle de ses équipiers.

Aujourd'hui, je suis impuissant et le destin s'est attaqué à un objet hautement symbolique. Que deviennent mes proches à terre? La chance nous a-t-elle abandonnés?

Je me tourne pour que Stéphane ne remarque pas mes larmes.

78- zoiaux



Un soir, un oiseau s'est posé sur notre pont. Je trouve de bonne augure qu'un animal sauvage choisisse Hozro comme havre de paix et de repos. Il faut dire tout de même que le choix d'un perchoir n'est pas très étendu par ici ...

Il s'agit d'un oiseau noir, ressemblant un peu à nos martinets des clochers. Pas très causant, il s'est « assis » près du bidon d'essence et a fermé les yeux. Stéphane m'a dit le lendemain matin qu'il avait dû le repousser un peu derrière le bidon pour ne pas l'écraser. Aux premiers rayons du soleil, il avait disparu, ne laissant que quelques crottes sur le pont. Mort d'épuisement et tombé à l'eau ou envolé vers son destin?

Il s'agissait probablement d'une Océanite tempête ou Pétrél tempête. Ces oiseaux peuvent vivre jusqu'à 33 ans! Il me semble que, pour se reproduire, ils nichent dans des terriers sur le Grand Colombier, gros caillou gisant au nord de Saint Pierre.

Leur activité est essentiellement nocturne. Leur vol erratique, comme celui des chauve-souris, se détache sur le blanc des voiles. On dirait qu'ils sont intéressés par la girouette en tête de mât. Stéphane m'a raconté qu'une fois, plusieurs d'entre eux se sont posés sur lui, remontant le long de ses manches. Il a dû les chasser gentiment pour qu'ils ne s'enfilent pas dans son cou.

Aujourd'hui, c'est un piaf tout jaune qui a choisi le ciré de Stéphane. Hasard ou méprise due à la confusion des couleurs? Celui là est assez dynamique. Nous lui donnons quelques miettes de biscuits qu'il picore et recrache dédaigneusement. Je pense que cette espèce se nourrit essentiellement d'insectes (Paruline?) Un morceau de saucisson ferait-il l'affaire?

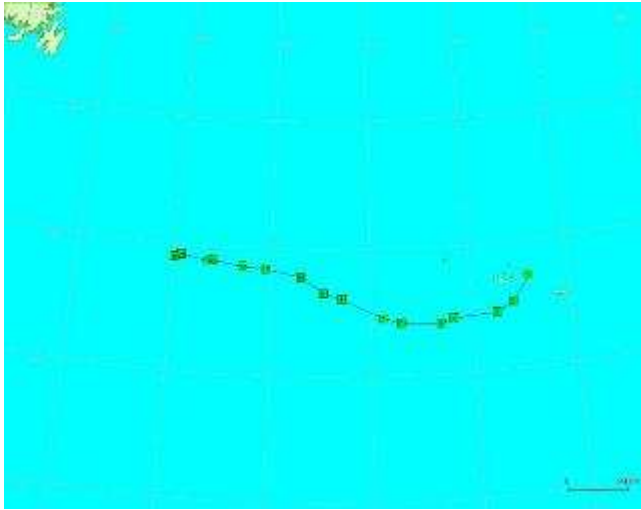
Mais que fait ce microbe jaune à des centaines de milles de toute terre? Il ne peut en aucun cas se poser sur l'eau et les insectes sont rares par ici. Il volette de ci, de là, faisant même quelques intrusions dans le carré.

Enfin, il disparaît de notre vue.

Mais que faisons nous là à des centaines de milles de toute terre?

79- loch

6/1/08 09H22 39° 38' 15.00" N / 44° 15' 15.00" W Vitesse 1.6 nds cap 235° Vent 4.4/254° QNH 1027



1er Juin

On y est pas, mais on sent que ça vient. On sait qu'on a jamais été aussi près de l'Amérique, que ce sont des américains qui viendront à notre secours. Encore 2 jours, et ce sera même le Fulmar de la Gendarmerie Maritime, basé à Saint Pierre, qui sera envoyé sur zone.

On sent que ça vient, mais que c'est long! Quelques jours qui pèsent comme une éternité. Quand il reste beaucoup de chemin à parcourir, on ne se pose pas de question: le délai est indéterminé. Chaque mille parcouru est un petit pas vers le sommet, mais on ne calcule pas combien on va

en faire encore. Le but est désormais à portée, mais on compte encore en jours.

Parfois, mon esprit vagabonde: on y est, on va voir le phare de Galantry de ce côté, il fera grand beau et tout le monde guettera notre grand spi depuis le belvédère ... Je me donne une gifle: pas le droit de rêver, il faut faire le boulot, tout peut encore arriver. Va donc voir les prévisions météo!

Le vent est faible et toujours mal orienté. Il nous pousse légèrement au nord de la route théorique. Je refuse de me laisser imposer un cap qui nous ferait passer au nord du point « S », limite des glaces flottantes. Je préférerais aussi rester au sud de la trajectoire potentielle des dépressions, surtout aux abords du plateau continental. Nous virons de bord.

Le GPS affiche des vitesses ridicules. Le vent est faible, mais tout de même ... Hélas, le loch est toujours aussi farfelu. Depuis le départ, il indique n'importe quoi. Pas beaucoup de mousse derrière notre tableau, mais tout de même, ce sillage là nous permet d'estimer notre vitesse surface à 3 ou 4 noeuds.

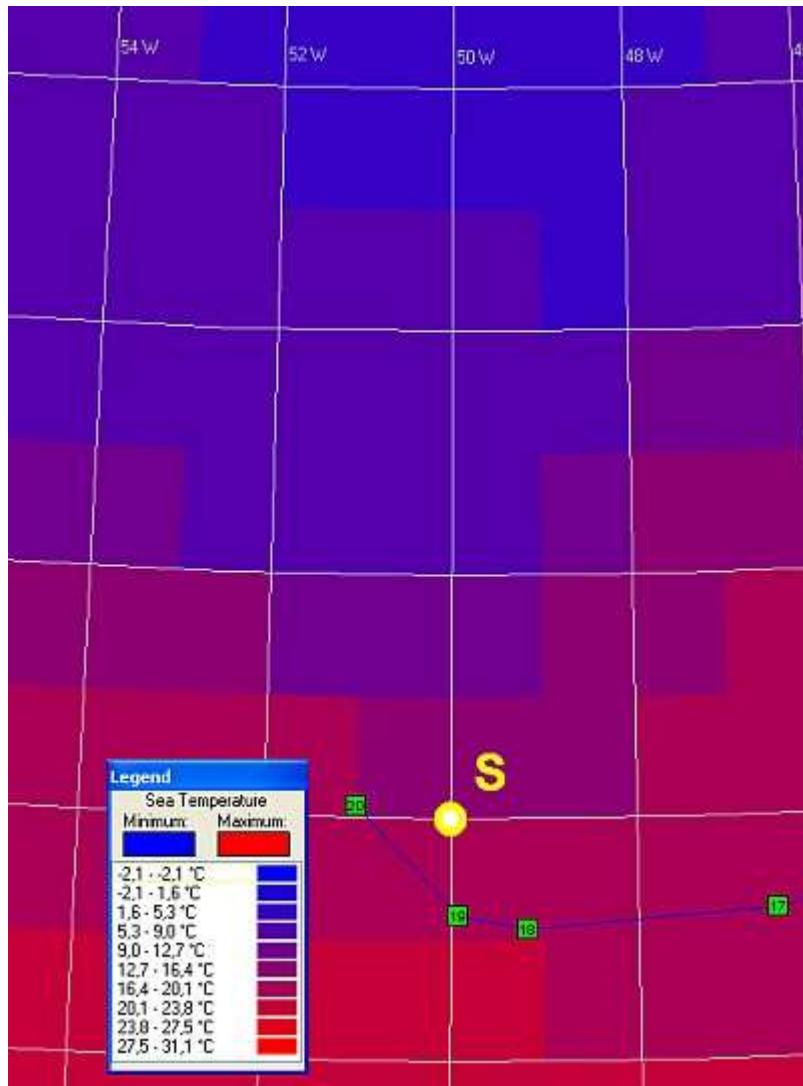
Nous cherchons à bord un objet flottant biodégradable et de peu d'utilité. Un bout de carton fera l'affaire. Je le jette devant l'étrave et annonce son passage par mon travers. Top chrono! Stéphane lance un cri quand il franchit la perpendiculaire au tableau arrière. Il ne faut pas trainer, car le bateau est bien court!

Après trois mesures, le chiffre tombe: environ 4 secondes soit 3,2 noeuds sur la surface. Il y a donc plus d'un noeud de courant contraire si on considère la vitesse affichée par le GPS en ce moment. Nous sommes probablement dans un méandre du Gulf Stream. Ca n'arrange pas nos affaires.

La prévison de Radiofax-Chart Boston révèle une dépression se formant sur la côte est des Etats-Unis. Une de plus. Elle devrait croiser notre route. Cependant, nous avons un coup d'avance. Peut-être ... En serrant les fesses et en comptant sur un peu de sud dans la direction du vent, nous pourrions passer devant. Pas droit à l'erreur!

80- S

6/3/08 22:39 39° 13' 36.00" N 50° 00' 26.00" W vitesse: 4.3 nds cap: 295° vent: 15.5/205° QNH: 1025



Le point «S» est une invention des organisateurs de la « Grande Traversée 400 » qui est partie en flottille de La Rochelle juste devant nous. Il est situé à 40N 50W A priori, il n'y a plus aucune glace présente au sud de ce point. Au nord, la carte radiofax de Sydney montre encore de nombreux icebergs.

Tous les navires de la flottille doivent passer au sud du point S. Nous ne faisons pas officiellement partie de ce groupe, mais j'ai tenu à faire de même. De cette flottille fantomatique, nous n'avons entrevu aucun bateau. Le passage obligé a probablement resserré les trajectoires, mais toujours aucune trace de nos compagnons de traversée. Sur l'eau, aucun débris d'épave non plus ... Je pense qu'ils ont été beaucoup plus rapides que nous, tout ces voiliers étant d'une longueur supérieure à 10 mètres.

Et bien ce fameux point S tant attendu, nous l'avons doublé aujourd'hui. C'est une étape fondamentale dans notre périple: la porte d'entrée vers les brumes et froidures de Terre-Neuve, le goulot d'étranglement conduisant au Golfe du Saint Laurent. Au nord, le talus

continental marque le contrefort des Grands Bancs, ce secteur poissonneux redouté par tous les marins du monde à cause des caprices du temps, du froid et des déferlantes que lève le moindre coup de vent. En effet, la houle du large voit son amplitude décupler quand elle rencontre le plateau continental (comme dans le Golfe de Gascogne, je crois)

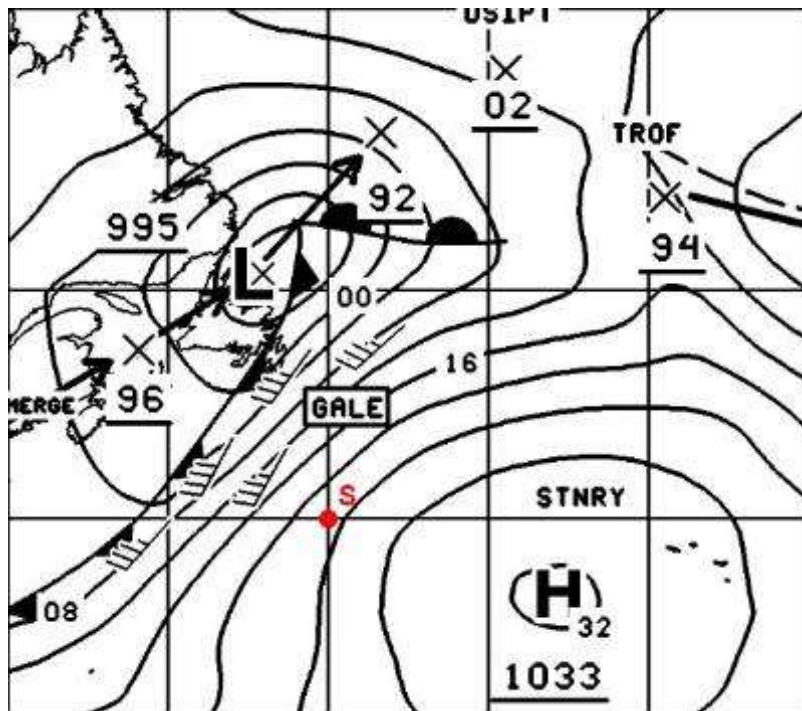
Dans quelques heures, nous quitterons le giron de l'anticyclone des Açores. Nous naviguerons à terrain découvert.

De plus, la température de l'eau devrait chuter brutalement.

Bienvenue à la maison!

Un seul mot d'ordre: concentration. Longer le talus jusqu'à trouver la bonne fenêtre météo et piquer sur Saint Pierre. Notre « timing » paraît idéal. La dépression annoncée par Boston est confirmée. Pas question de molir: il faut passer devant. Dans le cas contraire, nous serions condamnés à fuir puis revenir à l'assaut. Beaucoup de temps perdu et la peur au ventre pendant plusieurs jours.

Le centre dépressionnaire va couper notre trajectoire à angle droit. Ou bien nous aurons un chouïa d'avance et il passera sur notre arrière, ou bien il nous percutera de front et nous rencontrerons d'abord des vents d'est soutenus qui tourneront ensuite au nord-est. Un grand classique de Saint Pierre. L'essentiel est de ne pas rester coincé dans le secteur sud de la dépression, là où les isobares se resserreront aux abords de l'anticyclone, générant un fort coup de vent, voir pire ... « DVLPG STORM »



Voici un exemple typique de dépression passant sur Terre-Neuve (prévision de Boston le 3 juin pour le 7 juin 2010). Celle ci passera plus au nord que celle que je décris plus haut. Le secteur sud de la dépression sera le plus venté car le gradient de pression est le plus fort du côté de l'anticyclone

81- Olé!

6/4/08 14:39Z 40° 10' 49.00" N 51° 07' 12.00" W vitesse: 6.5 cap:305 vent:14.6nds/210° QNH:1024

Cap au nord-ouest. Le vent vient du sud-ouest. C'est le vent dominant ici. Nous naviguons vent de travers, ce qui n'est pas arrivé souvent depuis le 8 mai. A cette allure, Hozro se sent pousser des ailes. Ça décoiffe! Les voiliers adorent le vent de travers: peu de gîte, vitesse élevée.

Ce coup d'accélérateur est le bienvenu. Le Boston-express est sur des rails. Malheur à ceux qui vont trainer du côté de [Flemish](#) ! Pour nous, ça « devrait » bien se passer: nous sommes dans les temps. De peu.

La pression baisse insensiblement. Le soir, le vent tombe. Méfiance. Je répète une fois de plus à Stéphane qu'il doit anticiper mon réveil si les conditions se dégradent. Je vais me coucher et m'endors. Quelques temps plus tard, je suis réveillé par un bruit de grément qui balance d'un bord sur l'autre. Au dessus de ma tête, ça bricole pour remettre un peu d'ordre. Je sais qu'il va se passer quelque-chose.

Avec ma copine Christine, nous sommes restés 30 heures d'affilées assis dans nos kayak de mer, à l'occasion du Téléthon. Juste le droit d'en sortir pour satisfaire les besoins les plus urgents. Pendant 30 heures, nous avons navigué entre les digues du port et parfois un peu plus loin. Ainsi avons nous accompagné sur l'eau des tas de gens qui laissaient ensuite leur obole en buvant un café chaud au PC organisation. Les perturbations se sont succédées à cadence élevée: tout à fait normal en novembre. A tour de rôle, nous avons lutté contre le vent, la pluie puis joui de la lune et d'une mer d'huile sous le ciel étoilé. Invariablement, une embellie se terminait par une rotation du vent au sud (facile à remarquer, puisqu'elle dirige sur le port les effluves nauséabondes du dépôt d'ordure), son renforcement et une rotation lente vers le sud-ouest. A Saint Pierre, le beau temps se paye toujours comptant.

Je ne suis pas surpris par l'appel de Stéphane: « Jean-Mi., tu peux venir, s'il te plaît? »

Le vent est orienté au nord-est. Il est déjà soutenu. Il va falloir réduire la voilure. J'adore changer la voile d'avant au saut du lit, de nuit, dans les éclaboussures du courant du Labrador! Nous sommes partis pour un « coup de Nordet » bien glacial. Les allures portantes sont à ranger dans le coin des souvenirs: nous sommes au près serré et il y a déjà 20 noeuds. Je prends un ris dans le foc-solent, deux ris dans la grand voile. Bas étau étarqué, bastaque tendue: on va se faire secouer.

Le souvenir de notre [retour vers Loctudy](#) , il y a deux ans, est encore vif. Les paramètres ne sont pas les mêmes: nous navigons cette fois avec un moral de vainqueurs. Je n'ai plus le mal de mer. Notre bateau est bien rodé.

Par contre, il va nous falloir affronter un jour ou l'autre les Grands Bancs et puis je suis obsédé par la proximité (relative) de l'Île de Sable sur laquelle tant de navires se sont échoués

82- Coup d'nordet

<81 pages 83>

6/6/08 14:40 43° 19' 45.00" N 54° 04' 14.00" W vitesse: 6.5nds cap: 315° vent: 22 nds/25.7° QNH: 1014 HPa



Il fait beau, le bateau avance vite. Le foc est arrisé, la grand-voile à deux ris et le bas étai tendu à bloc. J'estime le vent moyen à 25 noeuds. Il vient du nord-nord est. La dépression a du frôler nos arrières et, vexée de nous avoir raté de si peu, tend vers nous ses tentacules invisibles.

Normalement, je ne devrais pas me plaindre, car nous avons échappé au pire et le but est à portée de tangon. Le vent « descend » du plateau continental. Certes, il est opposé à notre route, mais il ne génère pas de houle dangereuse. La situation serait toute autre par coup de vent de suroît, sans aucune possibilité de fuite vers les « montagnes » sous-marines.

Cependant, la mer est impossible: courtes et abruptes, les vagues claquent sur Hozro sans relâche. La surface est couverte de moutons blancs qui régulièrement tentent de sauter par dessus notre frêle esquif. Ça claque dur sur le franc bord, déferle sur le rouf et noie le cockpit. La porte de descente doit être fermée la plupart du temps pour éviter tout risque d'inondation. L'étrave tombe dans les creux et l'impact met le grément à l'épreuve. A bord, le vacarme est infernal: les nerfs sont à rude épreuve.

L'eau a changé de couleur. Nous traçons un sillon irrégulier dans le courant du Labrador. Le vert et le gris ont remplacé le turquoise du Gulf Stream. Il faut ouvrir l'œil à cause d'éventuels icebergs que la carte de Sydney aurait omis de représenter.

L'AIS émet une alarme épisodique. Un pétrolier converge par notre bâbord. C'est un vieux clou qui fume noir et pisse la rouille. Un coup je te vois, un coup tu disparais ... Il se pourrait qu'il fasse route vers Saint John's Newfoundland. J'ai perdu le sens des dimensions de cet océan. Je pressent sur notre gauche les côtes de la Nouvelle Ecosse et à droite celles de Terre Neuve, alors que ces dernières sont encore très très loin. Il me semble que de noires falaises peuvent surgir à tout instant de l'horizon.

Surtout, ne pas affronter trop tôt le talus continental. J'aimerais jouir de conditions plus clémentes pour le survoler, bien que la direction du vent joue plutôt en notre faveur puisqu'il souffle des hauts fonds vers le large et ne doit pas générer de grosse houle. Je pointe toutes les heures notre position sur la carte: mince, on avance vite quand même! Allons nous devoir faire demi-tour et patienter lorsque nous atteindrons le fond du goulot d'étranglement? De l'autre côté, il y a l'Île de Sable. C'est devenu une obsession: je suis persuadé qu'en cas de problème technique, le vent nous pousserait vers elle. Mais en fait, nous serions simplement

« recrachés » vers le large. Ma boussole interne s'affole. Peut-être à cause des 20° de déclinaison magnétique qu'elle subit par ici.

Je crois surtout qu'un début de mal de mer altère ma lucidité. Stéphane me propose quelques grains de cumin à mâchouiller. Remède de grand-mère qui me fait de l'effet en quelques minutes. Mal de mer ou crampes d'estomac générées par le stress?

Aller, du nerf que diable! Je m'équipe et m'installe au rappel dans le cockpit. Le spectacle est à la fois magnifique et inquiétant. J'échappe aux éclaboussures qui fouettent le pont toutes les trois minutes. Par bonheur, le vent adonne et j'ai pu ouvrir un peu l'angle au vent. Hozro cavale à une allure moins guerrière que l'abominable près serré. Bartok bosse sans effort apparent. La grand voile arrisée, légèrement débordée, n'interfère pas trop avec l'aérien du pilote automatique.

Naturellement, arrive ce qui devait arriver: une vague plus grosse prend appui sur le franc-bord, survole Hozro et s'abat dans le cockpit. Je ne suis pas mouillé, je suis noyé! Je reprend mon souffle après que l'eau glaciale ait pénétré par le col de mon ciré. Choc thermo-différentiel! Quel idiot: mes vêtements sont trempés et vont dégouliner dans le carré. Comme si l'invasion des vagues ne suffisait pas à détremper notre intérieur.

Non, je n'ai plus envie d'être là. Je voudrais être au port, n'avoir plus qu'à contrôler les haussières, raconter notre aventure. Un clic de souris et hop, « game over », on remettra ça demain.

Je rêvais d'arrivée au portant, dans la bulle tiède de notre spinnaker ... Comme je l'ai dit à Pascal, mon collègue de travail, juste avant de partir: « Avec la chance que j'ai, je vais me payer un coup d'nordet en arrivant! » Si ça continue comme ça, c'est en louvoyant comme des damnés que nous allons ramper vers Saint Pierre: « deux fois la distance, quatre fois le temps, vingt fois la misère » dit l'adage ...

83- Coup d'sudet

8juin/08 22:26 46° 32' 03.00" N 56° 00' 31.00" W vit:5.9 nds cap:340 ° prox. St Pierre vent:18.2 nds/150° QNH1013



J'ai changé de sous vêtements, j'ai enfilé deux paires de chaussettes, ma combinaison sèche de kayak et mon ciré par dessus. Je suis bien, comme ça, pour prendre mon quart de nuit. Je vous vois venir: comment on fait avec une combinaison étanche? Pas de problème: pour la grosse commission, on y pense avant. Pour la petite, il y a une fermeture éclair étanche « là » Il suffit de s'exercer à louvoyer entre les couches de vêtements pour accéder à la tirette (de la fermeture éclair) et d'user de persuasion pour convaincre votre outil que ce n'est « que pour pisser » dans l'écope.

Effectivement, l'humeur s'est améliorée, en même temps que le vent est tombé. GOTO Saint Pierre! (gotou = « on y va » sur le GPS) Je mets le cap directement sur l'écurie. Le talus continental est franchi sans le moindre à-coup. De nombreuses lumières sont visibles sur l'horizon. De temps en temps, Pilz (le répéteur radar) réveille son grillon et allume sa loupiote rouge: ce sont des bateaux de pêche au travail. La fameuse pêche sur les Grands bancs de Terre-Neuve, rendez-vous compte! L'un d'eux dirige de temps à autre un puissant phare sur nous, comme pour dire: « Faites gaffe, on bosse, nous! »

Début juin, les nuits sont courtes. Le soleil pointe son disque rouge entre les bancs de stratus et les couches plus élevées. Hozro glisse avec aisance sur les rails d'une brise légère. Il faut en tirer un maximum de jus car je sais bien que tôt ou tard, nous allons devoir passer notre tour: arrêt pétole pour cause de marais

barométrique. Le refrain est connu par ici: coup de vent, retour au calme, beau temps avec vent de sud forcissant juste avant une nouvelle dégradation. Tout s'enchaîne en 24 heures.

Voilà, nous y sommes. Rideaux. Petit déjeuner. Un nuage de brume dans mon thé, please! Nous sommes scotchés dans le brouillard, la fameuse « brume » de Terre Neuve. On y voit rien, mais les sons sont amplifiés. Pilz émet de petits cris. Merde, dans le brouillard complet et sans aucune erre (vitesse) nous sommes particulièrement vulnérables. Je prépare le moteur hors-bord qui n'a pas tourné depuis Terceira et la corne de brume est à portée de main. Les bateaux de pêche ne sont pas équipés d'AIS, ce qui interdit de les repérer sur notre écran. « Est-ce que tu entends un moteur, là? »

Par ici, la brume peut vous retenir prisonnier pendant des jours, voir des semaines. Dans [« L'oeuvre des Mers »](#), Eugène Nicole intitule un chapitre « Juin sans brume » Pour dire si la brume fait partie du décor – disons de l'absence de décor – par ici en cette saison. Juin sans brume est l'exception absolue. C'est la période où l'air plus doux condense à la rencontre du [courant froid du Labrador](#).

Et bien Hozro étant une sorte d'anomalie en ces contrées hostiles (a-t-on déjà vu un Mini sur les Bancs?) le temps nous réserve une bonne surprise: après une heure passée dans le coton, les nuées se déchirent et nous débouchons en plein ciel d'été. Les voiles sont hissées et nous reprenons notre élan en trace directe vers 46° 46'N ; 56°10'W

Dépêchons, dépêchons! Boston annonce le passage d'une perturbation sur le nord de Terre Neuve. Conditions se dégradant au fur et à mesure que nous nous en approcherons, et vent de sud forcissant à 25 noeuds près des côtes. 25 noeuds, mon oeil! J'en ajoute 10 à la louche.

Hozro aime le vent portant. Nous « aurions du » envoyer le spinnaker. Nous nous contentons de [« tangonner » le génois](#) . Boudoum-Boudoum! Boudoum-Boudoum! C'est le bruit des roues du wagon sur les rails. Doucement au début, de plus en plus vite quand le train accélère. Justement, le paysage défile bien, maintenant. Les lignes télégraphiques, les vaches dans les prés ... Je reprends la direction des opérations, car Bartok manque d'entraînement au portant. Quand je pense que nous n'avons quasiment jamais barré depuis la Rochelle!

Stéphane sort du carré avec deux bières à la main. « Ça s'arrose! » C'est vrai, nous avons navigué 90% du temps vent dans le pif. Alors l'arrivée à Saint Pierre au portant, ça s'arrose!

Verre dans une main, barre dans l'autre, je jette un oeil derrière nous pour juger l'état de la mer et l'allure de notre sillage. Il est plutôt blanc, large et plat. Nous faisons plutôt de la luge que de la voile à déplacement. Devant, de sombres nuages montent à l'assaut. « Pschhhhhh! » La vague d'étrave s'est transformée en jets d'eau qui reculent vers le maître bau. Pendant d'interminables secondes, nous surfons à 12 noeuds... Il aime ça, le bougre! Moi aussi. Mais disons ... plus tard, ailleurs, demain ...

« Désolé de casser l'ambiance, Stéphane, mais il faut réduire! » Je pose mon verre quelque part et baisse les yeux pour connecter ce p. de pilote électrique qui devrait me permettre de donner un coup de main à la manoeuvre. Hélas, je perds un peu mes repères et Hozro en profite pour en prendre à son aise: il lofe un bon coup, accélère dans la courbe et se retrouve brutalement face au vent.

Quel tête à queue!

84- Peur du succès



Nous nous balançons travers à la houle. Il faut vite faire le ménage: saisir le tangon sur le pont, prendre quelques ris dans la grand voile, changer de foc.

Merde! merde! merde! On ne va pas casser quelque chose maintenant quand même!

Nous repartons. Pas assez de voilure, mais ça ira. Nous allons nous traîner jusqu'à Saint-Pierre. Après tout, il est tard, il fait gris du sol au plafond, le belvédère est sans doute dans la brume: personne ne doit guetter sur le plein l'apparition de notre beau spinnaker bleu-blanc-rouge.

Je pointe notre position sur la carte, vérifie plusieurs fois le GPS, contrôle notre route. Sommes nous déjà si près de notre destination? Ai-je fait une erreur? Le vent va-t-il nous pousser au delà de la bouée de la Grand Basse et nous drosser sur la presqu'île de Burin? C'est si petit, Saint Pierre, comparé au néant d'où nous venons.

Je ne reconnais pas ce coin. Normalement, je devrais me sentir un peu chez moi, retrouver une forme connue de vague, des oiseaux, la fumée des poubelles ... Se peut-il que ma famille soit là, à quelques kilomètres, peut-être en train de fendre en courant les hautes herbes du raccourci qui conduit à l'Ecole Municipale de Voile? « Ils arrivent, ils arrivent! Je le sens, je le sais, c'est certain! » La mer est couleur suie, le ciel de plomb. Le jour décline. Au loin, entre deux couches de graphite, les nuées ont rejoint la surface de l'eau.

Ce pourrait-être une île bordée de stratus bas. Un îlot de brume impalpable.

Cet amas nuageux a-t-il la dimension d'une île? Éventuellement, on pourrait imaginer Galantry à ce bout et Savoyard à l'autre extrémité. Si c'était Savoyard, alors il y aurait le renflement de la Pointe, puis la dépression de l'Étang ...

C'est la Pointe de Savoyard.

Là, c'est Galantry. Le tout noyé dans une purée visqueuse. Comme d'habitude.

Je n'ai rien à dire à Stéphane car j'ai implosé. Il n'y a plus rien que le bruit de la bôme ballottée par les vagues et le grondement de quelques déferlantes. C'est fini, tout est fini: j'ai traversé l'Atlantique Nord en trois ans sur un Pogo 6.50 Maintenant, je suis happé par un vaste trou noir. Mon regard est rivé vers l'île et son linceul. Tout ça pour si peu? Il faudrait que je dise quelque chose à Stéphane qui me guette silencieusement du coin de l'oeil et attend une parole libératrice:

« – C'est Saint Pierre. » Il se retourne.

« Tu es sur? »

Nous sommes aussi seuls sur l'eau qu'il y a une semaine. Par ce temps, personne ne sort et les seuls navires dans les parages sont les cargos de la route Montréal – Saint John's. Je résiste à la viscosité mentale et commence à élaborer une stratégie pour l'atterrissage. Passerons-nous par le sud-est ou par la bouée du nordet? S'il fait noir et que le temps est pourri, nous mouillerons dans la rade et attendrons le petit matin pour rentrer. Il n'y a rien de compliqué si le temps reste comme ça. Mais je suis complètement déboussolé: en rêve, campé sur le belvédère, j'étais toujours spectateur de ma propre arrivée. Jamais je ne l'ai imaginée depuis le bord.

Tiens, je distingue une chose incongrue au loin: un tout petit triangle blanc qui se détache sur l'arrière plan obscur. Une petite voile. Une toute petite voile qui remonte vers nous au prés serré. Il ne peut y avoir qu'un

bateau sur l'eau à cette heure, gîté comme pas deux, ignorant la mer comme le faisaient jadis les pêcheurs des Bancs: Oso soy

« Hozro! Hozro! tu es où? »

Naturellement, ils ont du mal à repérer notre microbe et sa mini-voile au bas-ris. Nous faisons rapidement la jonction avec l'Attalia. Les Amis sont là sur notre bord: Michel, Bernard et d'autres ... Ils ont estimé notre arrivée grâce à la balise de positionnement [DMR200](#) que nous avons à bord. Ils me sauvent de la pire [dépression](#) croisée sur cette traversée!

On entend des « Chapeau les mecs, chapeau les mecs! » Venant de ces gaillards, c'est un hommage ultime. Qu'y a-t-il au dessus de ça?

« La passe du Sudet est pleine de filets à saumons, tu ferais mieux de passer par le Nordet! »

Moi, je m'en fiche. Le combat est fini. Oso soy va nous montrer la voie.



Photo du haut: BernardOzon / photo du bas: Jean-Christophe Lespagnol

85- quai Eric Tabarly

Nous nous laissons pousser vers la bouée de la Grand Basse. Oso soy qui a déroulé son génois ouvre la marche.

Le gros Zodiac de l'école de voile demande notre position à la radio. J'ai cru qu'ils étaient encore dans le port, mais en fait, ils nous cherchent au large dans la semi-obscurité. Enfin, nous réussissons la jonction. Manu pilote. Ursel est là et ses yeux brillent autant que les miens. Félix se tient à l'abri des gros boudins du pneumatique. Il y a aussi Pascal, un collègue et Jean-Christophe le photographe. Les flash crépitent et arrachent des éclats blancs à l'écume. Marc et Paola nous ont rejoint à bord de leur Retriever.

Nous enroulons la cardinale et coupons au court par les Canailles. Le vent s'éteint. On renvoie un ris et un bout de foc. Pas de chichis, ça suffira bien pour rentrer. La ville étincelle. Les marques lumineuses font de leur mieux pour indiquer la voie. Vert à bâbord, rouge à tribord: on est en Amérique, les gars!

Les digues se referment sur nous. On affale tout en vrac et le Zodiac nous prend à couple.

On s’embrasse, on pleure.

Accostage à l’école de voile. Je ne rentre pas par la petite porte, cette fois. J’escalade le quai Eric Tabarly. Je suis Eric Tabarly.

Il y a du monde. Les bouchons de Champagne fusent. Douaniers et policiers nous félicitent. Il pleut.

On m’explique que de nombreux voiliers de la Grande Traversée 400 ont fait escale ici: avaries, à sec de carburant. Étranges vaisseaux à voile qui doivent se dérouter pour faire le plein de gazole! Quelques-uns sont encore au large, au prise avec du gros temps. Des nouvelles courent qu’un [Kirk](#) serait en fâcheuse posture ...

Bernard me prête une grosse défense tandis que je vérifie l’amarrage de mon bateau. Un petit coup de nordet est prévu pour demain. Il a le mot de la fin: « Tu vois, à peine propriétaire d’un bateau, tout de suite les emmerdements! »

86- soleil merveilleux

Je connais ce trait de soleil sur le mur de la chambre. C’est le merveilleux soleil de Saint Pierre qui annonce un jour radieux.

J’ai rêvé que je passais en mini au large de l’archipel, que les voiles étaient bien réglées, que le cap était bon, mais que mon bateau dérivait sans cesse vers Terre Neuve. Rien à faire, nous étions aspirés par Little Passage, engloutis par la Baie d’Espoir, et le fjord hideux nous digérait au fin fond de ses ramifications ...

Est-il l’heure d’aller au boulot? Ah non, c’est vrai, je bosse seulement demain.

La maison est habitée de rires légers provenant de la terrasse. Je descend l’escalier, protège mes yeux avec mon avant bras. La table du petit déjeuner est mise. Une table de fête avec du « ham and eggs », du pain frais, des fruits. Stéphane arbore un large sourire. Son visage ressemble à une pomme trop cuite. Que fait-il là?

Au delà de la balustrade, de la ville en pente et des digues artificielles s’étend l’océan. Sa surface est infiniment lisse, parfois brillante, parfois terne et inquiétante aux abords des îles: Ile aux Marins, Ile aux Vainqueurs, Ile aux Pigeons ...

Le café fume, Stéphane raconte des histoires, Ursel nous tient au courant des derniers potins. Un voilier de la Grande Traversée vient d’accoster: génois déchiré, moteur noyé. Le patron du Kirk a été évacué. Il aurait subi un grave traumatisme crânien. Empannage sauvage? La tempête est stationnaire au large des bancs et barre l’accès à St Pierre.

Je me lève de table. Mon regard se porte vers les mâts qu’on devine derrière l’école de voile. Ceux de bateaux amarrés au quai Tabarly. Parmi eux, Hozro ...

« Quelqu’un veut-il descendre au port avec moi? »

87- Retour sur l’eau café au lait

Nous avons quitté Saint-Pierre et retrouvé la Vézère de mon enfance.

J’ai vendu Hozro là-bas et possède désormais un First 260 basé à Port-Médoc, et toujours le Youkou-Lili que j’ai construit et avec lequel je navigue souvent sur la Garonne, la Dordogne et la somme des deux, la Gironde.

Je suis membre actif de l’association « [Les chantiers Tramasset](#) » et je gère le forum de sa commission navigation » [Comnavtram](#) »