

LA SATISFACTION DU BOULOT BIEN FAIT

Ou quand le marin prend le dessus sur le plaisancier



C'est la rentrée, la fin de l'été, l'heure de rincer, sécher et ranger le matériel, c'est l'heure de préparer l'hivernage du bateau. C'est donc aussi la saison de certains bilans. Et il en est un qui me surprend toujours, c'est celui des coast guards de tout pays.

L'été les trouve 80 à 90 % du temps en sortie pour « sauver » des plaisanciers en panne de fuel, en panne d'électricité, en panne de vent (!), en panne de barre, de moteur, ou que sais-je encore. La liste est longue. Alors, je me dis qu'à l'époque des aides électroniques qui permet à tant de gens d'aller sur l'eau quand tout va bien, on ne trouve plus beaucoup de vrais marins parmi les plaisanciers en cas de pépin. En même temps, je me refuse à cette image. Elle n'est pas dans ma manière

de fonctionner. Je veux croire en nos capacités à gérer les problèmes. Alors, je vais simplement vous raconter une histoire, vraie, simple, absolument pas héroïque ou extraordinaire, mais une histoire où le sens marin a prévalu sur l'assistanat. Mon but est, par cette étincelle, d'allumer chez les uns et les autres, l'idée que l'on peut se débrouiller seul.

C'était une navigation du côté de Terre-Neuve. Après une traversée, nous comptions faire escale à Corner Brook où un équipier devait nous quitter et un autre nous rejoindre. Nous allions alors repartir pour quatre jours de navigation vers la côte du Labrador. Corner Brook est au fond d'un fjord où il convient de zigzaguer entre îles et rochers pour arriver à destination. Ce louvoiement, lié aux vents catabatiques et forts n'est pas toujours possible à la voile.

À quelques heures de l'escale, nous tirons des bords dans un vent refusant de plus en plus et finalement, nous démarrons le moteur pour être sûr d'arriver avant un coup de vent

annoncé. Le fjord en cas de vent fort c'est pas le top !

Ça sent l'escale, il y a de la joie à bord, la découverte de Terre-Neuve résonne en nous avec un parfum d'histoire maritime : celle des terre-neuvas. Soudain, un bruit sec, un « clac » métallique et le moteur commence à faire un bruit d'enfer. Nous le coupons immédiatement. À cause du bruit, je pense à un problème d'échappement. Nous faisons le tour du moulin, rien n'est visible. Nous démarrons le moteur, il tourne, mais le bruit est infernal. Nous le stoppons.

À ce moment-là, nous ne connaissons donc pas la nature exacte du problème. Pour la petite histoire, une tête de soupape a sauté. Le moteur tournait sur trois cylindres, alors que le quatrième avait une lumière pas très logique. Il est possible que l'explosion avait eu lieu, du moins partiellement, mais une bonne partie de la compression était perdue et le bruit gâchait le calme du bord ! Le mécano nous dira que nous aurions pu prudemment faire une entrée finale au moteur,

mais bon, le fait de ne plus l'avoir fait tourner n'était pas une mauvaise décision non plus !

Revenons à notre arrivée à Corner Brook. Le slalom dans le fjord inconnu ne me tente pas. Les *Sailing Directions* ne sont pas engageantes par coup de vent. Le vent va augmenter de l'Est et après Corner Brook nous allons à l'Ouest. Je décide de remettre en route à la voile directement vers le Labrador. Désolé pour le changement d'équipier, enfin surtout pour la relève qui ne naviguera pas, parce que Garry resté à bord est tout content d'avoir une bonne excuse pour prolonger son temps de nav !

Le coup de vent passé, c'est deux jours de belle navigation qui s'offrent à nous, avant que nous arrive sur le dos



un nouveau coup de vent. Qui a une tendance « fort » coup de vent... Sous foc seul, vent arrière, nous accélérons et la fin du voyage approche à grand coup de vagues. Nous devons prendre une décision. Nous allons à Sept-Îles, port situé dans une baie dont d'entrée est fermée par sept îles. Pratiquement, il y a deux passes possibles. L'option de dépasser la baie ou de tourner au large ne m'enchantent guère, si jamais le coup de vent tourne à la tempête notre situation ne va pas s'améliorer. En revanche, avec notre 15 mètres en acier et nos 18 tonnes, du 8 ou 9 Beaufort c'est gérable. Notre décision est prise, nous faisons l'entrée dans la baie à la voile par la passe principale. Les *Sailing Directions* décrivent la baie comme étant propice au mouillage.

J'appelle les *coast guards* pour leur décrire notre situation et leur demander l'état des eaux dans la baie, pour savoir si y mouiller aujourd'hui est une bonne idée. Ils me confirment qu'il est possible d'y jeter l'ancre, nous conseillent même un endroit devant la marina où les fonds sont bons. Ils me



● La mer est forte et on distingue à peine les îles

demandent si nous désirons de l'aide, un remorquage. Je décline. Plus tard nous entendons qu'un autre voilier demande de l'aide et se fait remorquer dans le port.

Après avoir couru 24 heures plein vent arrière, il est temps d'embouquer la passe et pour cela remonter le vent. Il faudra faire du près, il faut rehisser la grand-voile et prendre le troisième ris. Nous espérons être un peu protégés par les îles.

Heureusement, j'ai à bord mon ami Olivier. Même si je suis le skipper, je lui laisse la responsabilité du réglage des voiles. Il est meilleur que moi, plus fin technicien. Il prend la barre et arrive à amener le voilier à raser une des îles. En pied de mât, l'île dans mon dos, je hisse, règle le ris, love les drisses, les bosses, bref, bien calmement je fais mon métier de marin. Quand j'ai fini, coup de stress, nous nous trouvons à 30 mètres maximum des rochers. Il

paraît que l'inquiétude s'est vue sur mon visage ! Du côté d'Olivier, à la barre et aux écoutes, pas de stress inutile, il maintient le bateau plus ou moins immobile, pour me laisser à la manœuvre de la GV. Lorsque nous en reparlerons, il trouvait quand même que j'exagérais en faisant de belles glènes en pied de mât. C'est chouette la confiance ! Je ne m'étais pas rendu compte d'être si proche de l'île, mais comme c'était-là la tâche d'Olivier, je me concentrais sur la mienne.

Nous remettons en route. Ça gîte bien, mais nous faisons bonne route. En serrant au maximum nous ne ferons qu'un bord. La visibilité n'est pas des meilleures. Je n'arrête pas mes aller-retour de la table à cartes au cockpit. Ce n'est pas le moment de faire une erreur de nav. Discerner les sept îles les unes des autres n'est pas vraiment possible, elles se confondent, se juxtaposent.



● L'annexe, amarrée babord arrière nous sert de propulseur



AVENTURE AU NORD

>>> Ah oui, pour ceux qui ne me connaissent pas, il n'y a pas de traceur à bord, j'ai des cartes papier, deux compas de relèvement et un GPS. Cette navigation est excitante. Olivier depuis la barre demande à voir la carte pour bien s'imprégner de la route à suivre.

Le bateau remonte le vent courageusement, la mer se calme entre les îles. La houle de plusieurs mètres disparaît petit à petit. Au moment d'entrer dans la baie, un instant sans la protection d'une île, nous subissons à nouveau le vent en plein. Ça y est, nous avons repéré la marina devant laquelle les *coast guards* nous ont conseillé de mouiller. Tout va bien. Je m'en vais préparer le mouillage. Il y a un yacht d'environ 50 mètres juste à l'endroit où nous voulons ancrer ! Plutôt que de passer derrière lui et de devoir par après remonter le vent pour jeter l'ancre, nous le serrons encore plus, et pouvons passer devant lui à distance de sécurité. Un peu plus loin, Olivier nous met nez au vent, l'ancre s'en va trouver le fond 8 mètres plus bas. Je mets à l'eau 60 mètres de chaîne. Pas besoin de marche arrière, l'ancre a bien croché !

Ensuite, peaufinage du mouillage, patte d'oie pour éviter le bruit dans le davier



• Un équipage canadien prêt à nous accueillir à couple

et pour reprendre la tension sur les deux bittes d'amarrage, paramétrisation de l'alarme sur le GPS. La nuit tombe. À tour de rôle, durant la nuit, nous irons vérifier le mouillage toutes les heures. Quand l'aube pointe, le vent est tombé et, avant qu'il ne se remette à souffler à son régime de jour, nous gonflons l'annexe.

Après une reconnaissance dans la marina, trouvé une place et prévenu un voisin présent des conditions de notre arrivée, nous retournons au mouillage et nous amarrons l'annexe au voilier, à l'arrière bâbord, au niveau du cockpit. Une bonne aussière sur l'arrière, c'est cette ligne qui tirera le tout ; une ligne

de pointe qui ne servira que pour freiner et une traversière pour que les deux embarcations restent bien solidaires.

C'est ainsi que nous ferons notre entrée dans la marina. En larguant l'annexe en dernière seconde, le voilier, sur son erre, prendra sa place en douceur. On a fêté cela entre nous et les voisins canadiens qui nous ont accueillis au ponton. Nous ressentions de la joie, celle de s'être débrouillé seul, celle d'avoir utilisé la météo plutôt que de la combattre, celle d'avoir eu des idées plutôt que d'appeler au secours. Nous avons agi comme des gens de mer, tout simplement...

• Michel Tordoir

Partout où vous avez besoin d'une pompe, sur un bateau de plaisance ou de travail, pour le refroidissement de moteur, pompes de cales, pompes d'eau potable ou usée, Jabsco vous livre un produit de qualité. Jabsco est également connu pour ses gammes complètes de toilettes, ventilateurs et phares de recherche.

Hunter

Smallandlaan 3b, B-2660 Hoboken (Antwerpen) - info@hunter.be
 Telefoon: 03 8205560 - Telefax: 03 8284923 - www.hunter.be

JABSCO

JABSCO

JABSCO

LE BATEAU-ROUTE EXPRESS

Départs quotidiens dans toute l'Europe

Les plus fiables

AltéAd - Devriendt

TEL + 32 50 250 310 / FAX + 32 50 20 82 81
 alteaddevriendt@altead.com · www.alteaddevriendt.com